

LA UNIÓN IBÉRICA. APUNTES HISTÓRICO- GEOGRÁFICOS EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

Beatriz Peralta García
Valentín Cabero Diéguez

INTRODUCCIÓN. UNIONISMO Y FEDERALISMO: LA RECEPCIÓN PENINSULAR DE LA TEORÍA NACIONALISTA

A mediados del siglo XIX se afianza en la península Ibérica el debate sobre las relaciones de España y Portugal y la cuestión de las nacionalidades. Los proyectos para la configuración de una alianza peninsular que llevase a la formación de un Estado común quedaron definitivamente estructurados a partir de 1848 en dos tendencias, «la de los partidarios de la unión dinástica, monárquicos que aspiraban a la reconstrucción de una monarquía ibérica que independizara la península de injerencias anglo-francesas y, la de los partidarios de la federación republicana, que ven en ella el único modo de frenar la creciente marginación de la península, salvaguardando al mismo tiempo las respectivas peculiaridades de cada pueblo¹. Bajo este planteamiento de recuperación del prestigio peninsular, los gobiernos del Bienio Liberal en España y la Regeneração en Portugal, tras un período de cierta inestabilidad política, coinciden en su apuesta por la inversión en capital fijo social como estrategia para dos países en vías de desarrollo. El impulso dado a la construcción del ferrocarril vendría condicionado por una necesidad de revitalización económica y también de conexión cultural y social con Europa.

Para el progresismo de ambos reinos, la unión peninsular se traducía en una consolidación de la burguesía frente al absolutismo mediante la doble adopción de un sistema librecambista, por un lado y, de descentralización político-administrativa, por otro. El

¹ LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria, *El pensamiento político-internacional del federalismo español*, Barcelona, Planeta, 1975, p. 172.

mantenimiento, sin embargo, de estructuras típicas del Antiguo Régimen se apunta como una de las causas que impidieron que fuera apoyado por aquellos sectores más política y económicamente interesados², quedando reducido a una teoría ideológica, sin llegar a convertirse nunca en una corriente política. En España, la defensa de la unidad peninsular apareció siempre ligada a momentos de debilidad política con el objetivo de resolver problemas internos, teniendo como base el inicio de una aproximación de carácter económico. Si con el desarrollo de las teorías nacionalistas, los intelectuales imaginaron entusiasmados el sueño de la Unión Ibérica, para el liberalismo conservador portugués la recuperación del prestigio nacional se cifra en el mantenimiento de Portugal como país independiente. Los detractores del iberismo concretarán su oposición en dos argumentos clave: el recuerdo de las conquistas ultramarinas y, la posterior unificación peninsular entre 1580 y 1640, acontecimientos que habían marcado el imaginario cultural, demostrando la pérdida de poder en el contexto internacional de Portugal como potencia imperial. Su éxito radicaría en que al mismo tiempo que se modernizaba económicamente el país y se introducían desde Europa nuevas corrientes de pensamiento, el permanente miedo a una posible invasión o anexión contribuyó a la consolidación del sentimiento nacional portugués frente a España.

En la década de los años 70 los liberales abandonan el iberismo tras la proclamación de D. Amadeo como rey de España, de tal manera que sólo los republicanos mantienen la idea de una unión peninsular, ahora bajo la perspectiva de la federación. Todavía influidos por las teorías del Romanticismo, era una reformulación más del sentimiento nacionalista, esta vez con el objetivo de reconstruir la Europa del Sur que, bajo el concepto de «latinidad» oponía a la Europa del antiguo imperio greco-romano, la Europa bárbara de los reinos germánicos agrupados bajo la denominación de «eslavos». Económicamente inspirados en el Zollverein alemán y políticamente deudores del ejemplo norteamericano, los republicanos federalistas creían en el efecto dominó de la proclamación de la república en todos los Estados del sur de Europa con sólo la instauración del sistema republicano en uno de ellos. El fracaso de la I República en España vendría a poner de manifiesto las dificultades de una Unión Ibérica bajo el ideal federalista, sólo recuperado por estos mismos sectores desde Portugal tras el Ultimatum de 1890.

LA TRASCENDENCIA DEL FERROCARRIL Y DE LAS COMUNICACIONES MODERNAS PARA LA REVITALIZACIÓN Y UNIÓN ECONÓMICA

La primera manifestación que a favor de la teoría iberista encontramos en la prensa regional y salmantina aparece ligada a planteamientos de carácter económico, principalmente comercial. *El Centinela del Pueblo* transcribe bajo el encabezamiento de «Unión Ibérica» un artículo tomado de un periódico portugués en el que se defendía el proyecto de unión de España y Portugal bajo una perspectiva económica³. Esta idea de un nacionalismo de cuño progresista se basa en la defensa de un intercambio cultural, pero, sobre todo, comercial entre los dos países a partir de la navegación de los ríos Duero y Tajo y de la construcción del ferrocarril.

2 LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria, *op. cit.*, p. 173.

3 «Unión Ibérica», *El Centinela del Pueblo*, Salamanca, 17 de diciembre de 1854.

Dos factores aparecen como explicación que justifica este planteamiento de unión económica en la península Ibérica. En primer lugar, el proyecto de construcción del ferrocarril en Portugal obedecía a una exigencia del desarrollo de su capitalismo industrial que, tras la pérdida de Brasil, apuntaba a Europa como nuevo espacio de expansión comercial. Desde el inicio de la década de los años 40 se discute la necesidad de modernizar el sistema de transportes, si bien la opción hacia la construcción de carreteras como esqueleto de la red viaria nacional se mantendrá aún en 1848. El primer intento serio para el desarrollo del ferrocarril había nacido en 1844, cuando por decreto de 19 de diciembre se constituye la Compañía de Obras Públicas de Portugal (COPP) y entre sus objetivos se prevé la construcción de una línea férrea desde el Tajo a la frontera con España⁴. No sería el único. En 1844, una propuesta de Benjamim de Oliveira al Conde de Tojal, ministro de Finanzas y de Asuntos Exteriores, planteaba la construcción de una línea entre Lisboa y Oporto, que sería rechazada argumentando falta de rentabilidad, entre otros factores⁵. A. Lopes Vieira⁶ documenta hasta trece propuestas de construcción de líneas férreas entre 1845 y 1846, todas ellas fracasadas debido a razones de orden institucional, económica y financiera resultantes de la desastrosa situación política y económica del país hasta 1851. Los gobiernos de Costa Cabral primero y Fontes Pereira de Melo más tarde vendrían a concretar estos proyectos, sobre todo tras la llegada al ministerio de Obras Públicas de este último, dándose preferencia a la construcción de una línea internacional y optando por la financiación externa, concediendo la construcción y explotación de algunas líneas a empresas extranjeras⁷. La inevitable unión con España por ferrocarril suscitaba los primeros recelos entre la intelectualidad de la época, como Branca G. de Colaço y Almeida Garrett que, en sus *Viagens na Minha Terra*, publicadas en 1843, consideraba irrealizable la construcción de ferrocarriles⁸ y veía, como A. Pereira da Cunha, por el contrario, en los intentos de unión aduanera, semejantes al Zollverein alemán, el primer paso de una futura unión política⁹. Alexandre Herculano, partiendo de una inicial oposición, acabaría por aceptar las ventajas inherentes a la construcción del ferrocarril mientras Oliveira Martins sólo en 1887 plantearía el problema en términos de competencia de mercados¹⁰. Sin embargo, todavía en 1854 se discutía la conveniencia o no de la construcción de líneas férreas, aunque la ley sobre el Sistema de Comunicações do Reino, propuesta el 2 de febrero de este año, proyectaba la construcción de una que uniese Lisboa y Oporto, la llamada línea Norte, por un lado y, por otro, otra que partiendo de Lisboa llegase a la frontera española por Elvas. Al mismo tiempo preveía la construcción de canales que uniesen el Tajo con el río Sado, y el Tajo con el Duero, dos canales de acceso al Tajo, la mejora de algunos tramos del curso de los ríos Lima, Cávado, Duero, Vouga, Mondego, Tajo, Sorraia, Sado y

4 ALEGRIA, Maria Fernanda, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*, Lisboa, Universidade de Lisboa/Instituto Nacional de Investigação Científica, 1990, p. 51.

5 *Idem*, p. 52.

6 VIEIRA, A. Lopes, «Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro», in *Revista de História Económica e Social*, 15, Lisboa, Sá da Costa, pp. 123-124, cit. por ALEGRIA, Maria Fernanda, *op. cit.*, p. 54.

7 *Idem*.

8 ALMEIDA GARRETT, João Baptista de, *Viagens na Minha Terra*, Lisboa, Sá da Costa, 1966, p. 320.

9 CUNHA, A. Pereira da, *Não. Resposta nacional às pretensões ibéricas*, Porto, tip. de Francisco Pereira de Azevedo, 1857, pp. 20-21.

10 OLIVEIRA MARTINS, *Projecto de Lei de Fomento Rural* (1887), pp. 106-107, cit. por ALEGRIA, Maria Fernanda, *op. cit.*, p. 50.

Guadiana, y varias carreteras de acceso a los principales centros urbanos o a los ríos. El ambicioso proyecto de construcción de un extenso canal rodeando la Sierra de la Estrella para unir los dos principales ríos navegables, el Duero y el Tajo, era una propuesta defendida por los poderes públicos¹¹.

Es en este contexto de revitalización económica y estabilidad política donde se inscribe la aparición del panfleto de D. Sinibaldo de Más titulado *Iberia*, primero en Portugal y dos años más tarde, en 1854, en España. *El Centinela del Pueblo* recoge así el debate iniciado en Portugal y constituye una de las primeras manifestaciones de la teoría iberista en España que, en su vertiente política, había quedado definitivamente estructurada a partir de 1848, polarizada en dos tendencias, la de los partidarios de la unión dinástica y los federalistas¹², que dominarán el debate político a lo largo de los años 50 y 60. El debate económico resurge con fuerza a inicios de la década de los años 60, cuando en la prensa salmantina aparece el *Adelante*, donde encontramos la primera referencia explícita del iberismo en un artículo que comenta la guerra que España sostiene en aquel momento en África. José Atienza, el editor, se pronuncia a favor de la Unión Ibérica con el objetivo de revitalizar económicamente la provincia¹³, idea que ya había expresado unos días antes al referirse a la península Ibérica como Iberia¹⁴.

La unión peninsular se contempla como una consecuencia deseable y necesaria para el desarrollo de la economía española en general y de la provincia de Salamanca en particular. La modernización económica que de este modo se conseguiría se apoya en dos bases, coincidentes con los planteamientos que el artículo portugués hacía en *El Centinela del Pueblo* seis años antes: de un lado, el tema de la construcción del ferrocarril, cuya ley reguladora se había aprobado en España en 1855 con el objetivo de promover la modernización económica de España a partir del desarrollo del «sector de los transportes, como prerrequisito para la implantación de actividades directamente productivas»¹⁵ y, por otro, la defensa de la navegación del Duero. El objetivo último que con estas medidas se trataba de conseguir era convertir a la península Ibérica en una potencia económica que recuperase su peso internacional como potencia política, capaz de competir con otros Estados más poderosos que ella, como Inglaterra o Francia. Se establece, por lo tanto, una cualitativa semejanza con los defensores

11 ALEGRIA, María Fernanda, *op. cit.*, p. 58.

12 ROCAMORA, José Antonio, *El nacionalismo ibérico, 1792-1936*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1994; LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria, *El pensamiento político-internacional del federalismo español*, Barcelona, Planeta, 1975, cap. 4-5; JOVER ZAMORA, José María, «Prólogo», in MENÉNDEZ PIDAL, Ramón, *Historia de España*, vol. XXXIV, Madrid, Espasa Calpe, pp. XCII y ss.; MASCARENHAS, Manuela, «A questão ibérica», in *Revista Braccara Augusta*, Braga, 1980; NETO, Vítor, «Iberismo e municipalismo em J. P. Henriques Nogueira», in *Revista de História das Ideias*, vol. X, Coimbra, 1989; CATROGA, Fernando de Almeida, «Nacionalismo e ecumenismo. A questão ibérica na segunda metade do século XIX», in *Separata da Revista de Cultura, História e Filosofia*, vol. IV, Lisboa, s.d.

13 «Guerra de África», *Adelante*, Salamanca, núm. 7, 22 de marzo de 1860.

14 «A la clase agrícola», *Adelante*, Salamanca, núm. 3, 8 de marzo de 1860.

15 Según A. Gómez Mendoza, hasta finales del siglo XIX se procedió a la apertura de un total de 10.800 kilómetros de líneas férreas, realizadas por particulares. Entre 1855 y 1866 el ritmo de construcción fue de 431 kilómetros anuales, mientras que en 1873 descendió a 230 kilómetros por año. La apertura de nuevas líneas se intensificaría nuevamente durante la primera mitad de la década de 1890. GÓMEZ MENDOZA, Antonio, «Transportes y crecimiento económico (1830-1930)», in SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (comp.), *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, Alianza, 1987, p. 109; *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*, Madrid, Alianza, 1982, pp. 27-28.

del iberismo en Portugal, si bien con una amplia diferencia formal: mientras en España la solución inicialmente propuesta es la económica, y la política se contemplará posteriormente, siempre de forma teórica y ante la necesidad de resolver un conflicto interno, en Portugal el planteamiento político aparece siempre en primer lugar, al que se subordina el económico. De esta concepción de recuperación del prestigio nacional nace el nacionalismo conservador que caracteriza a los detractores del iberismo, que concretan su oposición en dos argumentos: el recuerdo de las conquistas ultramarinas y la unificación peninsular entre 1580 y 1640.

El *Adelante* publicó numerosos artículos destinados a discutir la conveniencia de una línea férrea en la provincia. El día 8 de junio de 1860 un artículo titulado «Ferro-carril de Beira y Salamanca», explicaba las ventajas, no sólo económicas que para la exportación de cereales tendría su construcción, sino que el articulista, Fermín H. Iglesias, entraba también en el debate sobre los diferentes trazados posibles defendiendo la idoneidad de la propuesta presentada por el ingeniero Francisco de Sousa Brandão para Portugal¹⁶. Éste había utilizado, por otro lado, como criterio en la elección del diseño del trayecto la estación de Medina del Campo, por ser punto de encuentro de comunicaciones rápidas hacia Francia¹⁷. El informe, elaborado por este ingeniero en 1859 para la Beira, parte del cual reproducía el *Adelante*, confirmaba la idea de que la finalidad de la construcción del ferrocarril era lograr la conexión con Europa, objetivo parcialmente cumplido en 1863, fecha del enlace de la línea Este con España, más que el desarrollo regional de la zona, ya que el ingeniero se muestra, en este punto, escéptico en cuanto a su rendimiento futuro¹⁸. Los estudios para la construcción del ferrocarril en la Beira Alta sólo se retomarán en 1876 por miembros de la Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, que en 1877 elaborarán el primer plan conjunto para la construcción de la red viaria portuguesa. Al mismo tiempo en Salamanca, a finales de la década de los 70, la Diputación Provincial decide prolongar la línea férrea desde esta ciudad hasta la frontera con Portugal¹⁹. En esta disputa en cuanto al trazado, se encuentran Béjar y Ciudad Rodrigo²⁰, inclinándose finalmente la balanza a favor de los intereses mirrobrigenses. La línea de la Beira Alta, verdadero acceso a Europa uniendo las localidades de Pampilhosa y Vilar Formoso a lo largo de 202 kms., sólo se abrirá en 1882, integrada en este

16 Existían tres estudios diferentes realizados tanto por el Gobierno portugués como por la compañía francesa responsable de la construcción del ferrocarril en su línea Norte. El tercero, apoyado desde el *Adelante*, es el defendido por el ingeniero Sousa Brandão, que diseña una línea con los siguientes puntos: «(...) lo mismo en éste que en los anteriores trazados, en las personas facultativas como en el pueblo, domina la opinión general de que el ferrocarril indicado debe principiarse hacia Mondego, pasar próximo a Coimbra, unirse con Lisboa por la vía más corta y, continuando por cerca de Almeida y de Ciudad Rodrigo, tocar a Salamanca, llegar hasta Medina del Campo y allí empalmar con la línea Norte. Y el Sr. Brandão, respetando estos puntos generales, dirige un trazado por la izquierda del Mondego desde Tomar a Miranda do Corvo, por Portela de Ceras, Cabacos, Espinhal y Godinhal; desde Miranda do Corvo a Celorico, por Alcaide, Rocha do Cabriel, Goes, Arganil, Venda do Vale, Sergunde, Bobadela, Colo de Maceira y Ponte Pedrinha; desde Celorico a la frontera española, por Freixedas y Almeida; y desde la frontera a Medina del Campo por Ciudad Rodrigo y Salamanca. «Ferro-carril de Beira y Salamanca», *Adelante*, Salamanca, núm. 25, 8 de julio de 1860.

17 ALEGRIA, María Fernanda, *op. cit.*, p. 267.

18 *Idem*.

19 «Bases formuladas por la comisión provincial para contratar los estudios de prolongación de la vía férrea desde esta Capital de Salamanca a la frontera portuguesa, en cumplimiento del acuerdo tomado por la Excm. Diputación en sesión de 12 de noviembre de 1877», *El Eco del Tormes*, Salamanca, núm. 3, 16 de diciembre de 1877.

20 *Idem*, ver núms. 6, 8, 15 y 16, de febrero a abril de 1878.

plan conjunto que hasta 1891 procede a la apertura de once líneas por todo el país²¹. Para la unión de las capitales de Madrid y Lisboa, los gobiernos de España y Portugal firmarían en 1866 un convenio de construcción de un ferrocarril que, pasando por Badajoz, preveía, además, la elaboración conjunta de una norma reguladora del transporte ferroviario de pasajeros y mercancías, las aduanas, el derecho de peaje y el sistema de policía en la navegación fluvial²². Días más tarde se completaba con un decreto por el que se establecían cónsules y vicecónsules entre los dos países²³.

La cuestión de la construcción del ferrocarril se había iniciado en Salamanca en el año 1852²⁴ con un proyecto presentado al gobierno, que se retomaría durante la discusión de la ley general de ferrocarriles en las Cortes Constituyentes, planteando en este momento el empalme con la línea del Norte en Arévalo. En el año 1855, ya aprobada la ley general de ferrocarriles, los diputados por Salamanca solicitan en las Cortes la construcción de una línea que, desde Madrid, se prolongase hasta la frontera con Portugal por el puerto de La Frege-neda, con empalme en Medina del Campo²⁵. Junto a esta propuesta, comenzó a considerarse desde Cáceres una segunda opción, una línea transversal denominada Bético Extremeño-Castellana que partiendo de la línea Norte, atravesase Salamanca capital y terminase en Extremadura o continuase hasta Andalucía²⁶. En contra de esta opción se manifestaron distintos pueblos de la provincia de Salamanca. A iniciativa del Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo se formó una comisión que distribuyó entre ellos una carta en la que pedía su apoyo en favor del trazado por Arévalo, frente a las opciones de Ávila y Medina del Campo²⁷ que no se consideraban rentables económicamente, logrando el apoyo de los partidos judiciales de Peñaranda, Ledesma, Sequeros, Vitigudino, Ciudad Rodrigo y «gran parte del de Salamanca»²⁸. Béjar y Alba de Tormes, después de unas dudas iniciales, se manifiestan también a favor del empalme en Árevalo²⁹. El tema suscitó la suficiente polémica como para que el día 13 de febrero de 1862 las *Novedades* publique un artículo en el que su autor proponía una solución de compromiso para ambas provincias: «la traza se dirigiría de Salamanca a Ciudad Rodrigo, subiendo luego el curso del Águeda y pasando la Sierra de Gata por una depresión que presenta casi en el origen ese río, atravesando así la divisoria por cerca de Hoyos, bajando luego a pasar al río Alagón, cerca de Coria, siguiendo en seguida el territo-

21 Cáceres, 1879; Beira Alta, 1882; Minho hasta Caminha, 1882; Guimarães, 1883; Douro hasta Barca d'Alva, 1887; Tua-Mirandela, 1887; la línea Oeste, desde Lisboa a Figueira da Foz, en 1888; Cascais, 1889; la línea Sur, hasta Faro, en 1889; Viseu, 1890 y Beira Baixa hasta Covilhã, en 1890. ALEGRIA, Maria Fernanda, *Idem*, p. 276; ANTÓNIO, Gilberto, et al. (Coord.), *O caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1896*, Lisboa, 1996 (liv. Portugal, Bol. 6651, febrero de 1997); MARTINS, João Maria de Oliveira, *Estudos ferroviários, I-A: Questão ferroviária*, Lisboa, 1996, (Bol. da Livraria Portugal, febrero de 1997).

22 *Diario de Lisboa*, núm. 101, 5 de mayo de 1866.

23 *Diario de Lisboa*, núm. 103, 8 de mayo de 1866.

24 «Ferro-carril salmantino», *Crónica de Salamanca*, Salamanca, núm. 19, 5 de enero de 1862.

25 *Idem*. Este proyecto está fechado en el Palacio de las Cortes el día 9 de abril de 1855 y firmado por José Higinio de Arriaga, Tomás Rodríguez Pinilla, Álvaro Gil Sanz, José de Marugán, Natal Novos e Ildefonso Avedillo Moyano.

26 «Breve reseña sobre los ferrocarriles proyectados en las provincias de Extremadura», *Crónica de Salamanca*, Salamanca, núm. 10, 15 de noviembre de 1861.

27 «Ferro-carril de Salamanca», *Crónica de Salamanca*, Salamanca, núm. 22, 20 de enero de 1862.

28 *Idem*.

29 «Ferro-carril», *Crónica de Salamanca*, Salamanca, núm. 68, 6 de noviembre de 1862.

rio de Alcántara; y salvando luego el Tajo en Alconetar, único punto de paso que tiene el río, se prolongaría hasta Cáceres»³⁰. Esta propuesta debió tener, con todo, algún eco, porque en el mes de marzo siguiente la *Crónica de Salamanca* publica que diputados de Cáceres y Salamanca habían presentado al ministro de Fomento unos planos y estudios de un ferrocarril de Ávila a Cáceres como parte de la línea que había de unir Castilla con las ciudades del sur de España³¹.

En términos globales, la construcción de la línea del ferrocarril que finalmente uniría Medina del Campo y Santander tendría sustanciales consecuencias para el comercio ya que, aunque vino a perjudicar el volumen de mercancías transportadas por el Duero, se rentabilizó sin embargo la exportación de cereales hacia Francia e Inglaterra al superarse los inconvenientes derivados de la inconstancia del caudal del río, que provocaba retenciones e impedía que las mercancías llegasen a tiempo. De ahí que se defiende el restablecimiento comercial de las comunicaciones impulsando la construcción del ferrocarril³², mucho más cuando Portugal anuncia la licitación para la construcción de las nuevas vías que enlazarían Oporto por el centro y norte de Portugal, una por el Valle del Duero y otra hacia Galicia por la región de Entre-Minho e Douro³³. Algunos años más tarde, Francisco Giner de los Ríos recordaría el debate establecido en torno a la construcción de los ferrocarriles y comentaría, con sorna, los temores de Portugal y sus recelos ante una pretendida anexión política³⁴. Ya saltado el siglo, los intercambios comerciales y culturales, o simplemente, sociales, a ambos lados de la frontera son lo suficientemente fluidos como para que la Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta publicite, entre las páginas del *Distrito de Guarda*, los abonos en los precios de sus billetes para que desde Lisboa, Santarém, Entroncamento, Vendas Novas, Leiria, Coimbra, Espinho, Aveiro, Covilhã, etc., se pudiese asistir a las corridas de toros organizadas en Salamanca con motivo de las fiestas de la ciudad, este año de 1909 con la participación de dos toreros portugueses, Manuel y José Casimiro, y también a las de Valladolid³⁵. Un año más tarde, el objetivo de la excursión sería asistir a la Exposición Nacional de Valencia³⁶.

30 *Novedades*, 13 de febrero de 1862, artículo reproducido en la *Crónica de Salamanca*, Salamanca, núm. 28, 20 de febrero de 1862.

31 La información está tomada de la *Crónica de Ambos Mundos* y publicada por la *Crónica de Salamanca*, núm. 36, 25 de marzo de 1862.

32 «Oporto y Salamanca», *La Provincia*, Salamanca, núm. 6, 31 de marzo de 1867. Se trata de las conclusiones contenidas en la Memoria Comercial del año 1866 que el cónsul de España en Oporto dirige al Ministro de Estado, cuyo resumen publica este periódico.

33 *La Correspondencia de España*, cit. por *La Provincia*, Salamanca, núm. 16, 5 de mayo de 1867.

34 GINER DE LOS RÍOS, Francisco y Hermenegildo, *Portugal. Impresiones para servir de guía al viajero*, Madrid, Imprenta Popular, 1888, p. 256.

35 «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta», *O Distrito de Guarda*, Guarda, núm. 1632, 5 de septiembre de 1909.

36 «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. Grandes festejos em Valencia», *O Distrito de Guarda*, Guarda, núm. 1668, 22 de mayo de 1910. Hasta qué punto había calado entre la población de una ciudad tan próxima a la frontera portuguesa como es Salamanca la idea de la unión peninsular, lo constituye el nombre dado a un almacén situado en su Plaza Mayor. En 1899, la empresa Manuel González y Hermano ampliaba su negocio desde Fuentes de Oñoro, de donde eran originarios y mantenían una sucursal, a Salamanca, abriendo un establecimiento de venta de tejidos. Se llamaba *La Unión Ibérica*. SENA, Enrique de, «¿Qué había en la Plaza Mayor?», *El Adelanto*, Salamanca, nº. 35.730, 2 de abril de 1998.

EL PROYECTO DE NAVEGACIÓN FLUVIAL; UNA PROPUESTA RECURRENTE

Respecto a la navegación fluvial, ya hemos aludido a la prioridad dada por los poderes públicos a la construcción de canales. En Portugal, la navegación fluvial había gozado hasta mediados del siglo XIX de un destacado desarrollo. El río Tajo centraba su interés en ser vía navegable para varias áreas del territorio nacional³⁷, mientras por el Mondego circulaba parte de la producción lanera de Covilhã que no seguía el curso del Tajo, hacia el puerto de Figueira da Foz, además de ganado mular, pescado, fruta y cereales³⁸. Otros ríos navegables de menor importancia eran el Miño (Caminha-Valença), Lima (Ponte da Barca-Viana do Castelo), Sado (transporte de cereales procedentes del Alentejo), Mira (30 kms. navegables desde Vila Nova de Milfontes a Odemira) y Guadiana. Todos perderían paulatinamente significado a lo largo del siglo XIX debido, fundamentalmente, a su falta de competitividad ante el empuje del ferrocarril³⁹.

El más relevante de todos los ríos navegables era, sin duda, el Duero, vinculado desde el siglo XVIII al cultivo de la vid y a la exportación del vino. Según datos de Rebelo da Costa en 1788, los barcos transportaban cada año mas de 60.000 cubas de vino⁴⁰, de los cuales 18.000 se destinaban al consumo interno en Oporto y el resto se dedicaba a la exportación⁴¹. El tráfico era particularmente fluido entre las localidades de Oporto y Régua, esta última con un montante disponible de 800 barcos de mercancías destinados a la importación y exportación y, 5 que realizaban la doble función. A pesar de la construcción del ferrocarril, la navegación por el Duero se mantendría con un peso sustancial todavía a principios de siglo, cuando durante los años 1919 a 1920 se alcanzó un volumen de 35.000 a 38.000 cubas transportadas⁴².

En 1860, la necesidad de regular la navegación fluvial mediante un acuerdo entre España y Portugal introduce un nuevo elemento de discusión en el debate sobre la Unión Ibérica, ya que se partía de una oposición por parte de la población portuguesa que afectó a la elaboración del convenio⁴³. En 1820, la Diputación Provincial de Salamanca había acudido a las Cortes con el objetivo de promover la firma de un acuerdo que permitiese la salida de grano por el Duero. Desde 1835, un acuerdo entre los gobiernos de España y Portugal garantizaba la libre circulación de mercancías por este río, vía de exportación de la que se beneficiaban las provincias de Salamanca, Ávila, Zamora, parte de Valladolid y Madrid, y Oporto por parte de Portugal. Sin embargo, un decreto del año 1840 limitaría dicho comercio al incluir dos artículos especialmente conflictivos: el número 6 prohibía la entrada y tránsito de vinos, mientras el 7º exigía el pago de derechos de entrada y consumo para los productos conducidos por el Duero hasta la frontera con España⁴⁴. Ambas disposiciones suscitarían una inme-

37 ALEGRIA, Maria Fernanda, *op. cit.*, p. 73.

38 *Idem*, p. 72.

39 *Idem*, pp. 76-78.

40 Toneles de casi 550 litros cada uno. *Idem*, p. 71.

41 GUICHARD, François, *Porto. La ville dans sa région. Contribution à l'étude de l'organisation de l'espace dans le Portugal du Nord*, I, II, III, Bordeaux III (Thèse doctorat d'État), 1983, cit. por ALEGRIA, Maria Fernanda, *Idem*, p. 71.

42 ALEGRIA, Maria Fernanda, *Idem*, p. 72.

43 *Adelante*, Salamanca, núm. 22, 24 de junio de 1860.

44 *Idem*.

diata polémica. En la memoria presentada por el ministro de Estado a las Cortes el día 31 de marzo de 1841 se responsabilizaba a algunos propietarios portugueses, temerosos de la competencia del grano español, de entorpecer las negociaciones confundiendo a la opinión pública, ya que el gobierno portugués procedió a anular el acuerdo que, ante las protestas de España, continuó en vigor. La Diputación de Salamanca expuso el problema en 1843, iniciándose la reforma del tratado y, aunque algo se consiguió, la opinión pública portuguesa continuó descontenta. Finalmente, el 8 de julio de 1856 un nuevo convenio para la navegación de los ríos Tajo y Duero salvaba la dificultad planteada por el artículo 7º, pero todavía en 1860 el tratado continuaba sin ser aplicado. La prensa es consciente de la oposición que una unión política entre ambos reinos suscita entre los portugueses. Responsabiliza de ello a los políticos y, entre otras causas, alude también a la dificultad material de las comunicaciones, que afectaba al intercambio cultural y, a la ley de comercio, que no garantizaba su libre ejercicio.

En 1861, el *Adelante* insiste una vez más en el tema de los rumores de una reanudación de las negociaciones. Al proyecto de navegación del Duero se añade ahora el de la unión aduanera⁴⁵, que coincide con la aparición de *La fusión ibérica*, un polémico libro de Pío Gullón que apuntaba aspectos de carácter económico relegados en el debate político. El autor analizaba el comercio peninsular a partir del impulso concedido a dos grandes puertos, uno en el Mediterráneo, situado en Barcelona y, otro en el Atlántico, en Lisboa y, defendía la necesidad de construcción de nuevas líneas de comunicación que recorriesen toda la península, así como una nueva organización administrativa acorde con estos planteamientos⁴⁶.

El convenio sobre comercio se firmaría, finalmente, en Lisboa, en el año 1866. En el caso de las vías navegables, en concreto del Duero, permitía la libre navegación, incluida la de cabotaje, para embarcaciones superiores a los 50 quintales. Establecía el pago de cierta cantidad en concepto de peaje y depósito, excepto en el caso de las aduanas y si las mercancías se destinaban al comercio interior. No se imponían restricciones y se fijaba la situación de los depósitos en La Fregeneda y Oporto. Su ratificación se establecía en un plazo de cuatro meses y preveía una vigencia de doce años⁴⁷.

LA UNIÓN IBÉRICA COMO IDEAL FEDERALISTA

En Portugal, mientras tanto, los opositores a la Unión Ibérica se manifestaban a comienzos de los años 60⁴⁸ con nuevos ánimos. En Coímbra, el director de *O Conim-*

45 *Adelante*, Salamanca, núm. 21, 23 de junio de 1861.

46 GULLÓN, Pío, *La fusión ibérica*, Madrid, Imprenta Gabriel Alhambra, 1861, cit. por MOLINA, César Antonio, *Sobre el iberismo y otros escritos de literatura portuguesa*, Madrid, Akal, 1990, nota 84, p. 116.

47 *Diário de Lisboa*, núm. 101, 5 de mayo de 1866; *Adelante*, Salamanca, 17 de mayo de 1866. La obra contenía afirmaciones ofensivas para los portugueses que iberistas españoles como Sinibaldo de Más y Juan Valera criticaron abiertamente. Vid. ROCAMORA, José Antonio, *op. cit.*, pp. 74-75.

48 En estos años comienza a especularse con una posible doble unión matrimonial entre D. Pedro V e Isabel II y, entre María Luisa Fernanda y el duque do Porto. Las reacciones en contra se materializan en publicaciones como *Os portugueses e a Ibéria. Refutação dos argumentos do partido ibérico com respeito á fusão das duas nações peninsulares e exposição das desgraças e vexames que d'ella haviam de porvir a Portugal*, Elvas, typ. elvense, 1861, de J. A. C. de Vasconcellos y *Brado aos portugueses. Opusculo patriotico contra as ideias de união de Portugal com a Espanha*, de S. J. Ribeiro de Sá, Lisboa, ed. Thomaz Quintino Antunes, 1860, entre otros. El argumento que repiten, insistentemente, es el de la unión peninsular entre 1580 y 1640 para declararse en contra. Vid. también ROCAMORA, José Antonio, *op. cit.*, p. 46.

*bricense*⁴⁹ había iniciado el debate haciendo conocer a la opinión pública los proyectos de reorganización política que Napoleón III tenía para la península Ibérica⁵⁰. Su argumentación en contra refleja las bases de la oposición a la teoría iberista que habían ido madurando en algunos sectores de la población al compás de los cambios políticos y económicos del país. La cuestión de la nacionalidad es el factor clave. Los opositores a los planteamientos de la Unión Ibérica partían de la existencia de dos nacionalidades en un mismo marco geográfico que refuerzan para Portugal desde dos puntos de vista: el recuerdo al pasado, es decir, la anexión a España bajo Felipe II, unión que es vista como una imposición y, por lo tanto, como un sometimiento que se combate siempre con la referencia a las conquistas ultramarinas; y, por otro, aludiendo al pasado reciente de inestabilidad política en España comparándolo con el período de la Regeneração, iniciado en 1851 y caracterizado por una estabilidad política y económica.

Un año más tarde, las acusaciones de iberismo dejan de referirse a posibles intereses internacionales para pasar a responsabilizar únicamente a España de los mismos⁵¹. El recrudecimiento de las posiciones anti-iberistas es visible en la conmemoración del día 1 de diciembre, fecha en la que se festeja el fin de la anexión a España. Los preparativos con el objetivo de celebrar este día de una manera «pomposa e solemne», se inician meses antes con el nombramiento de comisiones en Coimbra⁵², Oporto, Lagos, Aveiro o Guimarães⁵³ y la constitución de asociaciones patrióticas en Lagos⁵⁴ e, incluso, en Río de Janeiro⁵⁵. En Coimbra, comienza a publicarse *Portugal Independente*⁵⁶ mientras intelectuales como Alexandre Herculano, Anselmo Braancamp, José María da Silva e Albuquerque, José da Silva Mendes Leal Júnior, Luis Augusto Rebelo da Silva y Pedro Wenceslau de Brito Aranha firman, entre otros, un manifiesto en contra de la Unión Ibérica⁵⁷.

Con el estallido de la revolución de 1868, la argumentación económica en favor de la Unión Ibérica refuerza con planteamientos de índole histórica y cultural. Apenas un mes después de los acontecimientos de septiembre, un extenso artículo repasaba en el *Adelante* la historia de la península Ibérica, desde la romanización hasta el siglo XIX, mostrando el paralelismo existente entre los diferentes hechos culturales de los dos países, para acabar mos-

49 CARVALHO, Joaquim Martins de, *Apointamentos para a História Contemporânea*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1868; LOUREIRO, José Pinto, *Índice Ideográfico de O Conimbricense*, Coimbra, Boletim da Biblioteca da Universidade, suplemento ao vol. XXI, 1953; TENGARRINHA, José, *História da Imprensa periódica portuguesa*, Lisboa, 2ª ed. Caminho, 1989, p. 187; ROCHA MARTINS, *Pequena história da Imprensa Portuguesa*, Lisboa, ed. Inquérito, 1941.

50 «A União Ibérica», *O Conimbricense*, Coimbra, núm. 716, 4 de diciembre de 1860.

51 «A União Ibérica», *O Conimbricense*, Coimbra, núm. 751, 4 de abril de 1861.

52 *Portugal Independente*, Coimbra, núm. 6, 9 de noviembre de 1861.

53 «Pasmatório», *Idem*.

54 *Idem*.

55 *Portugal Independente*, Coimbra, núm. 2, 12 de octubre de 1861.

56 «Jornal anti-ibérico, literario e noticioso. Dedicado a S. M. El-Rei o Sr. D. Pedro V e aos portugueses residentes no paiz e no Brazil». Su redactor era Augusto José Gonsalves Fino, un destacado anti-iberista de la ciudad que ya había colaborado en *O Conimbricense* (vid. su artículo «Iberismo», publicado en el núm. 763, de mayo de 1861, donde sale al paso de ciertas informaciones publicadas en algunos periódicos españoles, en las que se afirmaba que el pueblo portugués no estaría en desacuerdo con las tesis iberistas. Gonsalves Fino acusa a España de tener pretensiones imperialistas). A pesar de la muerte de D. Pedro poco tiempo después de iniciada su publicación, el periódico aparecerá todavía durante 1862.

57 «Manifiesto», *Portugal Independente*, Coimbra, núms. 3 y 4, octubre de 1861.

trando la oportunidad de una idea que encuentra su razón de ser en los movimientos revolucionarios y nacionalistas europeos de finales de siglo⁵⁸. El ofrecimiento de la corona a D. Fernando⁵⁹ provocaría en Portugal la alarma entre los opositores a la Unión Ibérica, que veían inminente la invasión española⁶⁰. Este temor se traduciría en una exacerbación de su espíritu nacionalista, reacción paralela a la que se constata en España entre la intelectualidad, que contempla la realidad histórica y cultural portuguesa como algo propio aunque alejada en virtud de pasados y lamentables acontecimientos políticos y entusiasmada ahora ante la perspectiva de la llegada de un rey portugués⁶¹.

Arropados por este clima de entusiasmo nacionalista, los responsables de la Revolución de Septiembre inician una política de impulso de las relaciones con Portugal intentando crear un marco estable de cooperación entre los dos países. El Despacho Diplomático que en diciembre de 1869 envía el entonces embajador de España en Portugal, Ángel Fernández de los Ríos a Madrid traza un diagnóstico incomprensible en materia comercial⁶². Para subsanar estos problemas se hace especial énfasis en la modificación del régimen de aduanas, recogiendo una idea sobre la que se había pronunciado hacía más de diez años la Sociedad Económica Matritense, que había nombrado incluso una comisión encargada de

58 «España y Portugal», *Adelante*, Salamanca, núm. 659, 15 de octubre de 1868.

59 Vid. entre otros, FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *Mi misión en Portugal*, París, E. Belhatte y Lisboa, Bertrand, s.d., especialmente pp. 335-424; MASCARENHAS, Manuela, *op. cit.*, pp. 43-48; FERREIRA, José Medeiros, *Um século de problemas. As relações luso-espanholas da União Ibérica à Comunidade Europeia*, Lisboa, Livros Horizonte, 1989, pp. 16 y ss. Remitimos finalmente al libro ya citado de ROCAMORA, José Antonio, *op. cit.*, pp. 83-100.

60 El seguimiento de los sucesos acaecidos en España fue exhaustivo en la prensa portuguesa. Vid. a este respecto la posición adoptada por el *Jornal do Commercio*, de Oporto, documentada por LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria, *op. cit.*, cap. 5, especialmente pp. 241-248, que si bien inicialmente a favor de la Revolución de Septiembre, su opinión fue cambiando paulatinamente a medida que avanzaban los acontecimientos, mientras en Coimbra, el director de *O Conimbricense* pide primero la destitución del ministro de Marina, Latino Coelho, antiguo defensor de la Unión Ibérica y, se manifiesta luego en los siguientes términos: «É preciso armar o paiz, e exercital-o no uso das armas modernas. Sem isto é chimérico tudo o que se faça». «Coimbra, 16 de Outubro», *O Conimbricense*, Coimbra, núm. 2215, 17 de octubre de 1868.

61 Sobre las relaciones culturales entre España y Portugal, vid., entre otros, MOLINA, César Antonio, cit. Respecto a la intelectualidad salmantina que se manifiesta a través de los periódicos locales, es de destacar la figura de Ventura Ruiz Aguilera que en su poema «Balada de Iberia» insiste en la idea de una misma geografía, una misma lengua, una misma historia y, por lo tanto, un único destino. El poema, incluido en el volumen titulado *El Libro de la Patria*, fue publicado por el *Adelante* el día 12 de marzo de 1869 y sería traducido al portugués por J. Simões Dias junto a «E por si muove», en homenaje a Galileo. Claudio José Nunes realizaría, por su parte, la traducción de «A Polonia» y J. Marcelino Mattos la de «Tributo de Sangre», este último publicado en *O Ecco Popular*, de Oporto, en agosto de 1848. RUIZ AGUILERA, Ventura, *Ecos Nacionales y Cantares*, Madrid, 6ª ed. Imprenta de la Biblioteca de Instrucción y Recreo, s.d.

62 «(...) como consecuencia de la política de repulsión y recelo secularmente seguida por España y Portugal, la revolución ha encontrado a las dos naciones fronterizas con reglamentos, órdenes y tarifas monstruosas calculadas para evitar todo peligro de aproximación; con un convenio postal, barrera a las relaciones científicas y literarias; con una convención telegráfica basada en elevadísimas tarifas; con un tratado consular que las Cortes se resisten a aprobar, con otro de comunicaciones anulado por un reglamento que nadie se ha atrevido a llevar a cabo; con un ferrocarril, cuyo trazado tiene 880 kms. pudiendo tener 594 y cuyo servicio se complace en malgastar diez horas; con tratados de comercio con Marruecos, Turquía y la China, pero no con Portugal; con una legislación fiscal que da por resultado la entrada de un buque español al mes en Lisboa y, la frecuente clausura del ferrocarril para el transporte de mercancías; con que Rusia, la nación vecina al polo Norte, hace casi igual comercio de exportación a Portugal que España, al pueblo limítrofe a esta región occidental». FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *op. cit.*, p. 535.

elaborar un proyecto para su resolución práctica⁶³. Con el objetivo de eliminar el contrabando existente, el embajador español defendía la supresión de las restricciones fiscales declarando libre el comercio con este país⁶⁴ y proponía el establecimiento de un sistema semejante al Zollverein alemán. Paralelamente, la prensa que en Portugal se manifiesta en contra de la unión ibérica rechaza sistemáticamente cualquier tipo de relación económica con España, lo que refuerza entonces la argumentación política en contra de la candidatura fernandina. De este modo en febrero de 1869, António Florencio Ferreira aseguraba en la prensa lisboeta que el libre comercio con España no favorecía en absoluto los intereses de la economía portuguesa. Los tratados firmados hasta la fecha formaban parte, en opinión del autor, de una estrategia que tendría como fin último conseguir la unión política. Unos días más tarde corregiría sus palabras declarándose a favor de la cooperación de los dos países sin poner en cuestión su independencia política⁶⁵. Otras medidas promovidas entre 1869 y 1873 que tenían como finalidad facilitar el comercio intrapeninsular, fracasaron en el ámbito de lo monetario y vendrían a señalar los límites económicos y también psicológicos de la pretendida unión aduanera. Excepto en el caso del convenio postal, para el que se abren negociaciones⁶⁶, los intentos por permitir la circulación recíproca de algunas monedas y el convenio sobre el giro postal no fueron en buena medida posibles debido a la falta de paridad monetaria⁶⁷.

La idea de la unión aduanera resultaba especialmente atractiva en medios republicanos que la defienden primero en el contexto de la guerra franco-prusiana⁶⁸ con artículos como el de C. Hernando, a favor de la inversión extranjera y la asociación de capitales⁶⁹ y, más tarde, ya proclamada la I República en España, vinculada a la idea de la Confederación Pan-Latina en el sur de Europa⁷⁰. Planteamientos económicos con estas características comenzarán a

63 *Idem*, p. 546.

64 *Idem*, p. 545. El tratado sobre comercio y navegación se firmaría finalmente el 20 de diciembre de 1873.

65 FERREIRA, António Florencio, «Correspondencia de Lisboa», *O Conimbricense*, Coimbra, núm. 2250, 16 de febrero de 1869 y, núm. 2251 de 20 de febrero de 1869.

66 FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *op. cit.*, pp. 572-575.

67 *Idem*, pp. 562-567.

68 MARTÍN BENITAS, Pedro, «¡Ni Francia, ni Prusia! ¡Viva la Confederación del Pueblo Latino!», *Roche-fort*, Salamanca, núm. 4, agosto de 1870.

69 HERNANDO, C., *Roche-fort*, Salamanca, núm. 7, septiembre de 1870.

70 «A nuestros correligionarios», *El Federal Salmantino*, Salamanca, núm. 32, 16 de febrero de 1873.

El tema de la Federación Ibérica había sido ya defendido por J. F. Henriques Nogueira en Portugal durante los años 50 en el marco de las teorías románticas que a mediados del siglo XIX reorganizaban Europa bajo la fórmula federal según los principios de Saint-Simon y Proudhon. En 1848, exiliados españoles y portugueses crearon en el Hôtel de Ville, de París, el Club Democrático Ibérico, base de la posterior Federación Republicana Peninsular, más tarde Federación Latina. El movimiento de la unificación italiana, junto a la guerra franco-prusiana plantearon el problema de la decadencia peninsular, desarrollando el concepto de latinidad. En un primer momento se trataba de una simple noción lingüística formulada en la obra de Prosper Vallerange *Pan-Latinisme* en 1862, como reacción al pan-eslavismo. A partir de 1870 el concepto alcanzaría una dimensión internacionalista, contexto en el que se inscribe la obra de Antero de Quental *Causas da Decadência dos Povos Peninsulares*, (1871), Lisboa, Ulmeiro, ed. de A. Ribeiro, 1987 (existe traducción al español). Otras obras publicadas en estos años destacaban el imperialismo anglosajón y la solución federalista a través de la unión con España. Es la defensa que encontramos en autores como Louis Xavier de Ricard o Magalhães Lima en *La Fédération Ibérique* (1893) que llevaría, en una secuencia inevitable, de la Federación Ibérica a la Federación Latina y, finalmente, a la Federación Humana. En España, estos planteamientos aparecen en autores como Fernando Garrido, en *Los Estados Unidos de Iberia*. La masonería se encontraba detrás de buena parte de los proyectos de Federación Ibérica. Sin embargo, la proclamación republicana

tomar cuerpo en Europa en la década de los años 80, donde la idea del Zollverein alemán alcanza una dimensión internacionalista a partir de la publicación en Florencia de la obra de Marc Amedée Gromier *Alliance latine et Zollverein méditerranéens* (1885), pensamiento que desarrollará en *Fédération Ibérique des Peuples greco-latins* (1892), donde utiliza un concepto de latinidad que identifica con civilización greco-latina y en el que incluye a naciones como Montenegro, Rumanía y Grecia, prolongándose hasta futuras colonias mediterráneas⁷¹. Francisco y Hermenegildo Giner de los Ríos consideraban, en 1888, que el proyecto de unión aduanera intrapeninsular era inevitable⁷².

A MODO DE REFLEXIÓN FINAL: LA UNIÓN IBÉRICA EN EL MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

La recepción de las teorías románticas, traducidas políticamente en una efervescencia nacionalista después de la Revolución Francesa como reacción a la política imperialista de Napoleón III y, que había de llevar a las unificaciones de Italia y Alemania, tuvo en la península Ibérica un desarrollo particular. Con la Unión Liberal se abandona en España el nacionalismo centralista y unitario que había caracterizado al pensamiento conservador por otro más progresista y descentralizado en un proyecto que incluye Portugal. Aquí, sin embargo, el nacionalismo tiene su origen en la fuerte crisis de personalidad derivada del proceso de independencia de Brasil, que había dejado a Portugal muy debilitado y sujeto a los intereses particulares de Francia y, en mayor medida, de Inglaterra. Los iberistas son partidarios de la superación de esta crisis iniciando un proceso de apertura hacia España que culminaría con la fusión de los dos Estados bien a través de la unión dinástica, bien bajo un sistema federal. Frente a ellos, quienes recuerdan el pasado imperialista portugués y los años de anexión a

suscitaría algunos recelos en ambientes masones, agravado por el pacto al que habían llegado el día 12 de enero de 1872 los dos Grandes Orientes de España y Portugal, que había regulado la situación de aquellas logias españolas que dependientes del GOLU, cuyo Gran Maestro era, precisamente, Magalhães Lima, no querían pertenecer al Grande Oriente de España. A cambio, la masonería española había conseguido que se le permitiese la apertura de templos en Portugal. El Ultimatum inglés del año 1891 en Portugal provocará una intensificación de los planteamientos a favor de la unión ibérica entre los republicanos federalistas como reacción ante la «traición» británica. Los contactos entre los republicanos de ambos países, frecuentes y preocupantes para los gobiernos de España y Portugal sobre todo en el período de 1881 a 1887 resultan alarmantes cuando en 1893 se produce el llamado por la prensa portuguesa, «Acto de Badajoz», una comida de hermanamiento con participación de Castelar en la que éste se muestra favorable a la construcción de los Estados Unidos de Iberia («O Acto de Badajoz», *O Conimbricense*, Coimbra, núm. 4781, 8 de julio de 1893). El acontecimiento provocó una discusión en el Parlamento portugués que acabaría con el rechazo de un sistema federalista en la península («O Patriotismo», *O Conimbricense*, Coimbra, núm. 4784, 18 de julio de 1893). RIVAS, Pierre, «Utopie Ibérique et ideologie d'un Fédéralisme social Pan-Latin», in AA.VV. *Utopie et Socialisme au Portugal au XIXème siècle. Actes du Colloque*, París, Fondation Calouste Gulbenkian. Centre Culturel Portugais, 1982, p. 320 y ss.; FERRER BENIMELI, José Antonio, «El Grande Oriente Lusitano Unido y los masones españoles (1869-1878)», in FERRER BENIMELI, José Antonio (Coord.), *La Masonería en la España del siglo XIX*, vol. II, IIº Symposium de Metodología Aplicada a la Historia de la Masonería Española, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1987, p. 511; vid. VÁZQUEZ CUESTA, Pilar, *A Espanha ante o «Ultimatum»*, Lisboa, Livros Horizonte, 1975 p. 72 y ss.; ROBLES JAÉN, Cristóbal, «Resonancias españolas de la crisis portuguesa finisecular. Los progresos del republicanismo iberista, según un memorándum de Segismundo Moret», in ÁLVAREZ GUTIÉRREZ, L., et. al., *Las relaciones internacionales en la España contemporánea*, Murcia, ed. de Juan Bta. Vilar, 1989, p. 339.

71 RIVAS, Pierre, *op. cit.*, p. 326.

72 GINER DE LOS RÍOS, F. y H. *op. cit.*, p. 256.

España durante los siglos XVI y XVII, defienden una nacionalidad exclusivamente portuguesa, aunque la debilidad política de Portugal en estos años condiciona su política exterior a intereses extranjeros. La tutela a la que se ve sometido por parte de Inglaterra, convierte a ésta en la indirecta depositaria de su soberanía e independencia.

Iberismo y anti-iberismo constituyen, como vemos, la doble cara de la recepción en la península de las teorías románticas y nacionalistas de la primera mitad del siglo XIX en Europa. En ambos países ibéricos, liberales progresistas, primero, y republicanos federalistas, más tarde, veían en los proyectos de unión la forma más adecuada para resolver los múltiples problemas que se derivaban de la existencia de una frontera común tan amplia, pronunciándose siempre a favor de soluciones políticas y económicas que posibilitasen la recuperación de su prestigio en Europa y fomentasen su peso internacional. Sin embargo, estos ambiciosos proyectos fracasarían debido no sólo a dificultades técnicas sino, sobre todo, a la existencia de una clase política anclada muchas veces en un nacionalismo de cuño conservador que antepondría viejas glorias imperiales o intereses foráneos frente a planteamientos más innovadores de cooperación bilateral, esgrimiendo la teoría iberista como el principal argumento que tenía por objetivo desprestigiar a grupos políticos o individuos concretos, acusándolos de falta de patriotismo.

En la actualidad esta idea de la Federación ha sido retomada con matices en los proyectos de organización política de Europa. Frente a teóricos como La Pérgola⁷³ que defienden que la Unión es, fundamentalmente, una Confederación, el Tratado de Maastrich afirma en su Preámbulo su «vocación y esencia federal»⁷⁴ y Jacques Delors, en unas declaraciones siendo aún presidente de la Unión Europea respondía así sobre esta cuestión: «Se trata de combinar tres ideas. Una, nuestros países son demasiado pequeños para actuar solos con eficacia, y por eso se unen. No sólo para garantizar la paz, sino también porque la unión hace la fuerza. Dos, (...) se necesita una estructura institucional comprensible para los ciudadanos. Y la propuesta federal es la única que permite clarificar el juego institucional, qué nivel de poder es competente para cada problema. Tres: contrariamente a ciertos federalistas, yo no creo que la nación haya desaparecido. Continúa siendo el lugar donde el sentimiento de pertenencia se mantiene muy vivo y es muy movilizador. Por tanto, los Estados-Nación deben permanecer»⁷⁵.

Hoy, muchos de las cuestiones que se plantearon durante los siglos XIX y XX y que afectaban a la relaciones entre España y Portugal, como el aprovechamiento conjunto de las cuencas hidrográficas de ríos comunes, el sistema aduanero, el convenio postal, la regulación del tráfico de personas y mercancías o las relaciones institucionales van a ser resueltas en el marco legislativo único que es el Tratado de Maastrich y la pertenencia de los dos países ibéricos al ente supranacional que es la Unión Europea. La fórmula del principio de subsidiariedad que Portugal elevó a norma rectora constitucional en la reforma del año 1992, garantiza la existencia de un equilibrio armónico entre la soberanía de las instituciones comunitarias y la de los Estados miembros.

73 LA PÉRGOLA, A., *Los nuevos senderos del Federalismo*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1994, p. 185.

74 MANGAS MARTÍN, Araceli, *Tratado de la Unión Europea y Tratados Constitutivos de las Comunidades Europeas*, Madrid, Técnos, 1992, p. 23.

75 DELORS, Jacques, *El País Semanal*, Madrid, 29 de enero de 1995.

ANEXO I
MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS.
DIRECÇÃO GERAL DOS NEGÓCIOS POLÍTICOS E DIPLOMATICOS⁷⁶

Por ordem superior se publicam as seguintes notas trocadas em Madrid entre o representante da República Portuguesa e o Ministro de Estado de Sua Majestade Católica, aprovando as conclusões a que chegaram os delegados português e espanhol encarregados de estudar as regras para aproveitamento industrial das águas em rios limítrofes dos dois países:

O MINISTRO DE PORTUGAL EM MADRID AO MINISTRO DE ESTADO DE ESPANHA

Madrid, 29 de Agosto de 1912.- Exmo. Sr.- Tive a Honra de comunicar a V. Exa. que foram aprovadas pelas estações técnicas portuguesas as conclusões a que chegaram os delegados português e espanhol, Srs. José Cecílio da Costa e D. Emilio Ortuño, incumbidos pelos Governos de Portugal e Espanha de estudarem as regras para aproveitamento industrial das águas em rios limítrofes dos dois países; e em nome do Governo da Republica propus a V. Exa. informar-me da concordância do Governo de Sua Majestade Católica com esta maneira de ver.

Tenho agora a honra de propor a V. Exa. que as conclusões firmadas pelos delegados acima nomeados, em documento datado de 10 de Agosto de 1910, e que devem ser consideradas como aditamento regulamentar das disposições do tratado de 29 de Setembro de 1864 e do seu anexo I, sejam aprovadas em troca de notas diplomáticas, para receberem execução em relação aos rios abrangidos por aquele tratado.

As conclusões a que me refiro são formuladas nos termos seguintes:

1. As duas Nações terão nos lanços fronteiros os mesmos direitos e, por consequência, poderão dispor respectivamente de metade do caudal da água nas diversas épocas do ano. Nas condições de aproveitamento dum queda de água, a posição relativa dos seus elementos acha-se compreendida nos casos seguintes:

- a) a toma de água e a sua devolução ao rio faz-se no mesmo lanço fronteiro;
- b) toma de água em Espanha e sua devolução no lanço fronteiro;
- c) toma de água em Espanha e devolução de água em Portugal;
- d) toma de água no lanço fronteiro e devolução em Portugal;

2. A entidade que pretenda um aproveitamento dum queda de água apresentará a ambas as Nações, com o pedido de concessão, o projecto técnico;

3. Antes de ser outorgada a concessão, uma comissão internacional, composta de dois engenheiros, fixará as condições em que se devem fazer as obras;

4. Os direitos dos particulares ficarão ao abrigo da legislação vigente em cada País;

5. A inspecção e vigilância das obras, em construção e em exploração, ficarão a cargo das duas Nações;

6. A concessão feita por uma das duas Nações não obriga a outra a fazê-la também.

Fica entendido que as Altas Partes Contratantes formularão, de mútuo acôrdo, as regras complementares que forem necessárias para a execução destas disposições.

⁷⁶ *Diário do Governo*, n. 218, 16 de septiembre de 1912.

Se V. Exa. nisso concordar, a aprovação diplomática das conclusões acima transcritas pode considerar-se definitiva com a resposta de V. Exa. à presente Nota, e o acôrdo receberá execução a partir da data da publicação simultânea das duas Notas nas folhas oficiais de Portugal e Espanha.

Aproveito o ensejo para reiterar a V. Exa. os protestos da minha alta consideração. José Relvas.

O SR. M. GARCÍA PRIETO AO SR. JOSÉ RELVAS

Madrid, 2 de Septiembre de 1912. - Exmo. Señor.

Muy Señor mío: He recibido la atenta nota de V. Exa. del 29 del mes pasado, en que propone, en nombre del Gobierno Portugués, la confirmación con el carácter de acuerdo internacional entre España y Portugal, de las conclusiones firmadas en 10 de Agosto de 1910, por D. Emilio Ortuño y D. José Cecilio da Costa, delegados respectivos de ambas naciones, para fijar las reglas de aprovechamiento para uso industrial de las aguas de ríos limítrofes entre los dos países, y que fueron convenidas conforme a las disposiciones siguientes:

1. Las dos naciones tendrán en los tramos fronterizos de los ríos los mismos derechos, pudiendo disponer cada una de la mitad del caudal de agua existente en las distintas épocas del año. En las condiciones de aprovechamiento de un salto, la posición relativa de sus elementos se halla comprendida en los casos siguientes:

a) la toma y devolución del agua de hace en el tramo fronterizo;

b) toma en España y devolución del agua en el tramo fronterizo;

c) toma de agua en España y devolución de agua en Portugal;

d) toma en el tramo fronterizo y devolución en Portugal.

2. La entidad que aspire al aprovechamiento de un salto, presentará a ambas naciones, con la instancia correspondiente, el proyecto técnico.

3. Antes de otorgar la concesión, una comisión internacional, compuesta de dos ingenieros, fijará las prescripciones a que las obras han de sujetarse.

4. Los derechos de los particulares quedarán al amparo de las legislaciones vigentes en cada país.

5. La inspección y vigilancia de las obras en construcción y en explotación se hallará a cargo de las dos naciones.

6. La concesión hecha por una de las dos naciones no obliga a la otra a hacerla también.

Queda entendido que las Altas Partes Contratantes formularán de común acuerdo las reglas complementarias que sean necesarias para la ejecución de estas disposiciones.

Hallándose el Gobierno de S. M. conforme con la propuesta transmitida por V. Exa. en todas sus partes, al tener la honra de comunicárselo, queda por este hecho convertido en pacto internacional el proyecto de 10 de Agosto de 1910, antes citado, que deberá considerarse como anexo al tratado de 29 de septiembre de 1864, y entrará en vigor a partir de la fecha de la publicación de ambas notas en los diarios oficiales de España y de Portugal.

Con este motivo me es grato reiterar a V. Exa. el testimonio de mi más distinguida consideración. - *M. García Prieto.*

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Diplomáticos, em 11 de Setembro de 1912.-
Joaquim do Espírito Santo Lima.

BIBLIOGRAFÍA

1. Periódicos

EL CENTINELA DEL PUEBLO (1854-1855)
EL ENTREACTO (1858)
ADELANTE (1860-1879)
CRÓNICA DE SALAMANCA (1861-1862)
REVISTA CONTEMPORÁNEA SALMANTINA (1864-1865)
LA PROVINCIA (1867)
EL DESPERTADOR (1868)
EL DESPERTADOR SALMANTINO (1868)
LOS MACABEOS (1869)
LA ALIANZA DEL PUEBLO (1869-1870)
¡¡ESPAÑA CON HONRA!! (1870)
ROCHEFORT (1870-1871)
EL ECO POPULAR (1870-1878)
EL FEDERAL SALMANTINO (1872-1873)
EL PORVENIR (1873-1874)
EL SEMANARIO SALMANTINO (1876-1877)
LA REVISTA DE SALAMANCA (1877)
EL ECO DEL TORMES (1877-1878)
LA UNIÓN (1879)
EL ADELANTO (1890-1891)
LA LIBERTAD (1891)
LA VOZ DE PEÑARANDA (1897-1898)

O CONIMBRICENSE (1854-1908)
PORTUGAL INDEPENDENTE (1861-1862)
O DISTRICTO DE CASTELO BRANCO (1898)
O DISTRICTO DA GUARDA (1907-1910)

2. Libros y artículos

ABRAGÃO, Federico de Qudros, *Caminhos de Ferro Portugueses: Esboço da sua História*, Lisboa, 1956.

ALEGRIA, Maria Fernanda, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*, Lisboa, Universidade de Lisboa/Instituto Nacional de Investigação Científica, 1990.

ALMEIDA GARRETT, João Baptista, *Portugal na balança de Europa*. Lisboa, Livros Horizonte, s.d.

ALMEIDA GARRETT, João Baptista, *Viagens na Minha Terra*, Lisboa, Sá da Costa, 1966.

ANTÓNIO, Gilberto, et. al. (Coord.), *O caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996*, Lisboa, 1996 (liv. Portugal, Bol. 6651, febrero de 1997).

- CARVALHO, Joaquim Martins de, *Apontamentos para a História Contemporânea*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1868.
- CATROGA, Fernando de Almeida, Nacionalismo e Ecumenismo. A questão ibérica na segunda metade do século XIX, em *Separata da Revista de Cultura, História e Filosofia*, vol. IV, Lisboa.
- COELHO, J. Augusto, *As Nacionalidades Ibéricas*, Lisboa, Liv. classica, 1914.
- COUVREUR, Raul da Costa, *Inauguração dos caminhos de ferro em Portugal*, Lisboa, 1956.
- CUNHA, A. Pereira da, *Não. Resposta nacional às pretensões ibéricas*, Porto, tip. de Francisco Pereira de Azevedo, 1857.
- FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *Mi misión en Portugal*, París, E. Belhatte y Lisboa, Bertrand, s.d.
- FERREIRA, José Medeiros, *Um século de problemas. As relações luso-espanholas da União Ibérica à Comunidade Europeia*, Lisboa, Livros Horizonte, 1989.
- FERRER BENIMELI, José Antonio, El Grande Oriente Lusitano Unido y los masones españoles (1869-1878), in FERRER BENIMELI, José Antonio, (Coord.), *La Masonería en la España del siglo XIX*, vol. II, IIº Symposium de Metodología Aplicada a la Historia de la Masonería Española, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1987.
- GINER DE LOS RÍOS, Francisco y Hermenegildo, *Portugal. Impresiones para servir de guía al viajero*, Madrid, Imprenta Popular, 1888.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio, *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*, Madrid, Alianza, 1982.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio, Transportes y crecimiento económico (1830-1930), en SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (comp.) *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, Alianza, 1987.
- JOVER ZAMORA, José María: Prólogo, en R. Menéndez Pidal, *Historia de España*, vol. XXXIV, Madrid, Espasa Calpe, 1981, pp. XIII-CLXII.
- LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria, *El pensamiento político-internacional del federalismo español*, Barcelona, ed. Planeta, 1975.
- LOUREIRO, José Pinto, *Índice Ideográfico de O Conimbricense*, Coimbra, Boletim da Biblioteca da Universidade, suplemento ao vol. XXI, 1953.
- MARTINS, João Maria de Oliveira, *Estudos ferroviários, I-A: Questão ferroviária*, Lisboa, 1996 (Bol. da Livraria Portugal, febrero de 1997).
- MASCARENHAS, Manuela, A questão ibérica 1850-1870, *Revista Braccara Augusta*, Braga, 1980.
- MOLINA, César Antonio, *Sobre el iberismo y otros escritos de literatura portuguesa*, Madrid, ed. Akal, 1990.
- NETO, Vitor, Iberismo e municipalismo em J. F. Henriques Nogueira, em *Revista de História das Ideias*, vol. X, Coimbra, 1989.
- NIDO Y SEGALERVA, Fidel, *La Unión Ibérica*, Madrid, Tipografías de Prudencio P. de Velasco, 1914.
- PI Y MARGALL, Francisco, *Las nacionalidades*, Madrid, Imp. Sáez Hermanos, s.d.
- QUENTAL, Antero de, Portugal perante a revolução de Espanha, em *Prosas Socio-políticas*, ed. de Joel Serrão, Angra do Heroísmo, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1982.

- QUENTAL, Antero de, *Causas da decadência dos povos peninsulares*, ed. de José A. Ribeiro, Lisboa, Ulmeiro, 5ª. ed. Março, 1987.
- RIBEIRO DE SÁ, S. J., *Brado aos portugueses. Opusculo patriotico contra as ideias de união de Portugal com a Espanha*, Lisboa, ed. Thomaz Quintino Antunes, 1860.
- RIVAS, Pierre, Utopie ibérique et idéologie d'un Fédéralisme Social Pan-Latin, en *Utopie et Socialisme au Portugal au XIX siècle. Actes du Colloque*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian. Centre Culturel Portugais, 1982.
- ROBLES JAÉN, Cristóbal, Resonancias españolas de la crisis portuguesa finisecular. Los progresos del republicanismo iberista, según un memorándum de Segismundo Moret, en ÁLVAREZ GUTIÉRREZ, L. y otros, *Las relaciones internacionales en la España contemporánea*, Murcia, ed. de Juan Bta. Vilar, 1989.
- ROCAMORA, José Antonio, *El nacionalismo ibérico, 1792-1936*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1994.
- ROCHA MARTINS, *Pequena história da imprensa portuguesa*, Lisboa, ed. Inquérito, 1941.
- RUIZ AGUILERA, Ventura, *Ecoss nacionais y cantares*, Madrid, 6ª ed. Imprenta de la Biblioteca de Instrucción y Recreo, s.d.
- SILVA, César da, *D. Carlota Joaquina. Chronica episodica*, Lisboa, ed. João Romão Torres e Cª, s.d.
- TENGARRINHA, José, *Historia da imprensa periódica portuguesa*, Lisboa, ed. Caminho, 1989.
- VALERA, Juan, *Estudios críticos sobre literatura, política y costumbres de nuestros días*. Vol. I, Madrid, Imprenta de Manuel Álvarez, 1864.
- VASCONCELLOS, J. A. C., *Os portugueses e a Ibéria. Refutação dos argumentos do partido ibérico com respeito á fusão das duas nações peninsulares e exposição das desgraças e vexames que d'ella haviam de porvir a Portugal*, Elvas, typ. elvense, 1861.
- VÁZQUEZ CUESTA, Pilar, *A Espanha ante o «Ultimatum»*, Lisboa, Livros Horizonte, 1975.

Gráfico 1
Red de ferrocarriles en la Península Ibérica en 1885

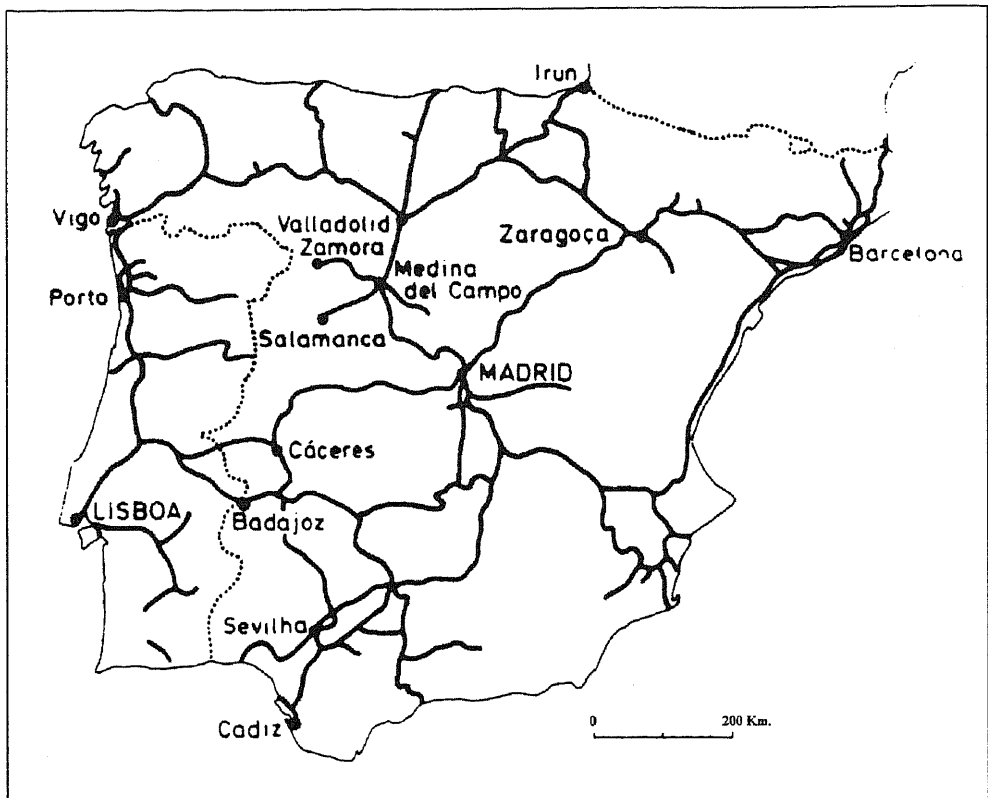


Gráfico 2
 Vias férreas construídas antes de 1910

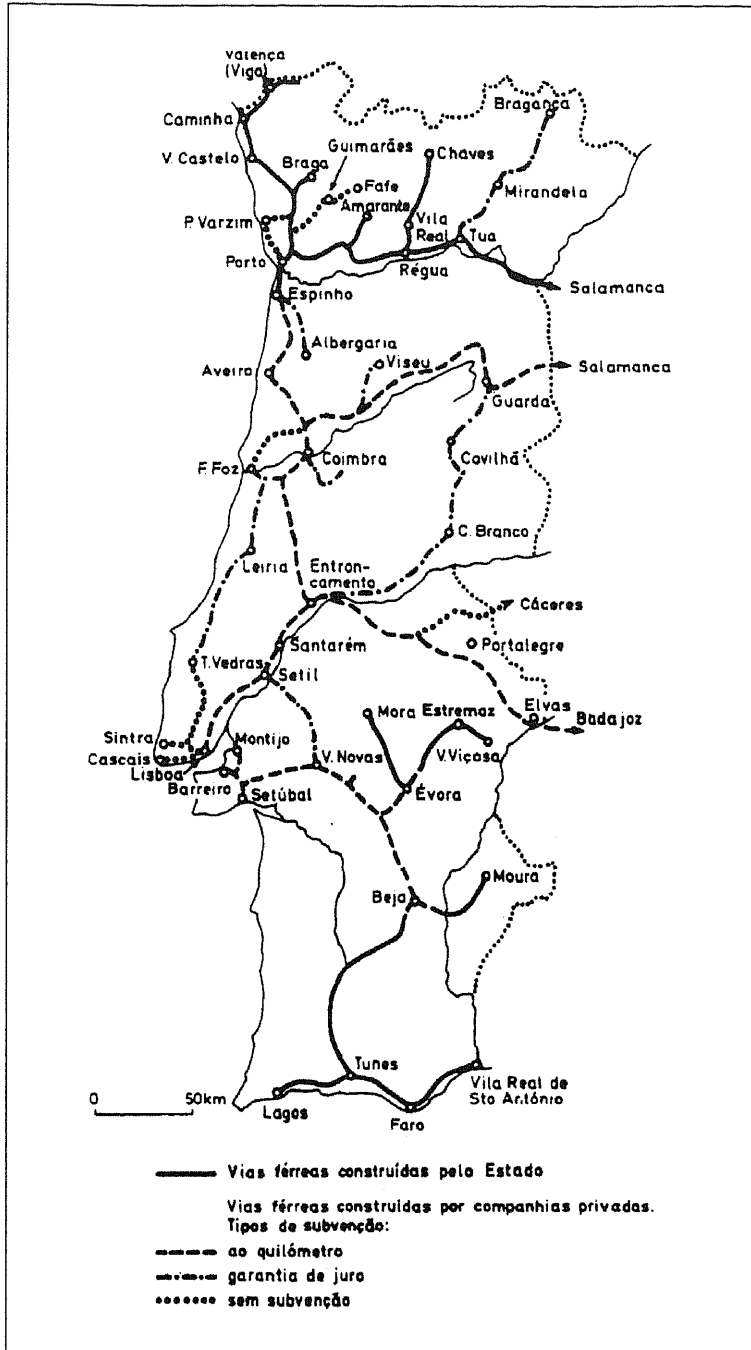
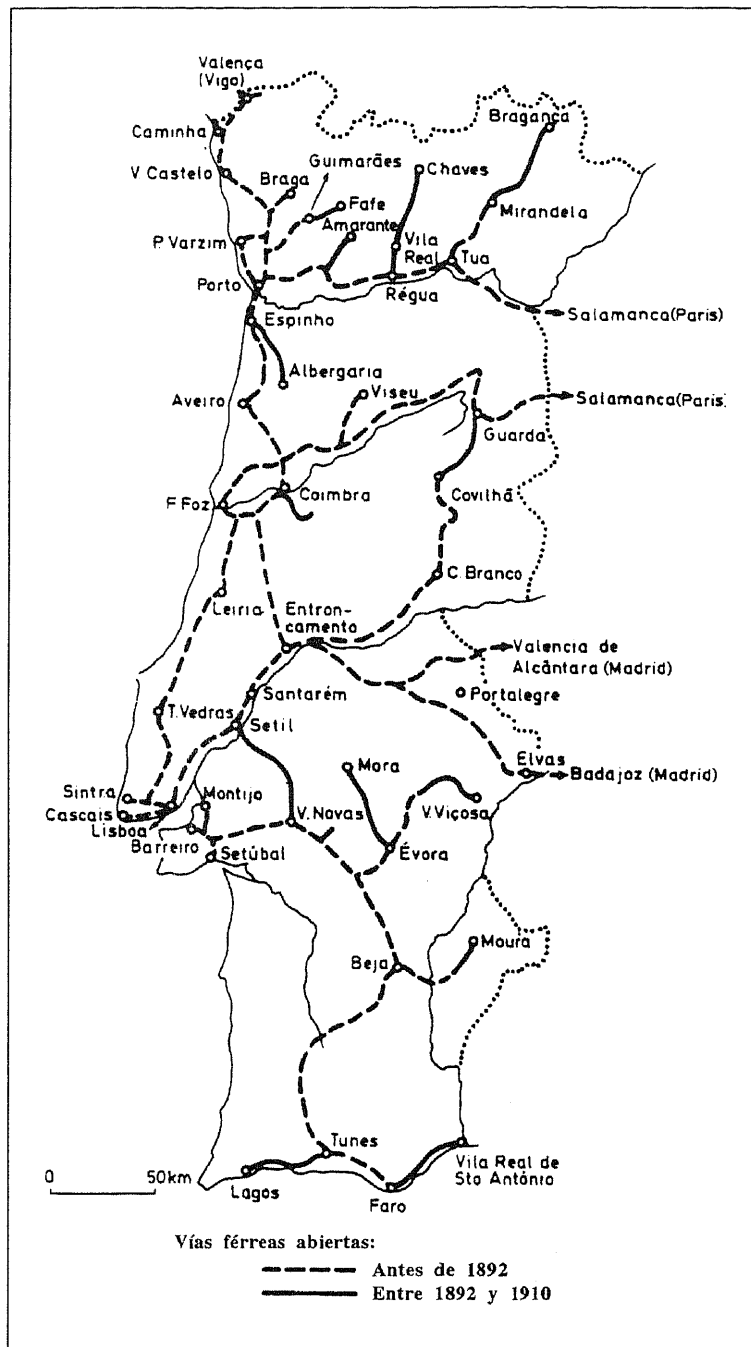
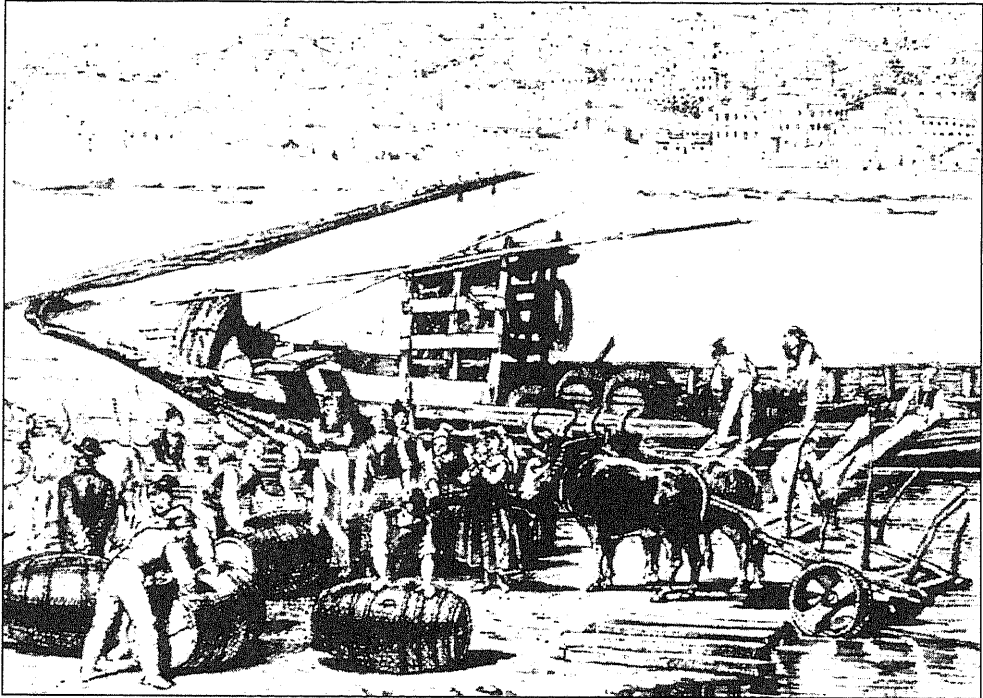


Gráfico 3
 Vías férreas en explotación antes de 1892 y entre 1892 y 1910





Descarga de rabelos en Gaia. Detalle del grabado de Willian Prater, in Wisitelly, Henny:
Facts about Port and Madeira, 1876