
LA CUESTIÓN DE LA FRONTERA. IBERISMOS, ZOLLVEREIN Y FERROCARRIL EN LAS IDENTIDADES PENINSULARES (1848-1898)

CÉSAR RINA SIMÓN*

The expansion of the railway in Europe and the ideas on customs union gave birth to new perceptions and new hopes for Progress and Cosmopolitanism. The temporal diminution and shrinking of space that these social and technical developments favored triggered patriotic doubts from some conservative and protectionist sectors of society, and caused profound discussions in regards to the Spanish and Portuguese imaginary in the XIX century. In this article we analyze opposite debates: on one hand those who favored their views of progress, economic profits and civilization; on the other hand those who leaned towards their national identities, political and cultural borders values. Both views construe the Peninsular modernity.

KEYWORDS: Iberism, Railway, Zollverien, Nationalism, Cosmopolitanism.

* CH, Universidade de Lisboa, Portugal. *E-mail*: cesrina@unex.es.



“La identificación de los intereses comerciales y económicos a que tiende el progreso de la industria y de la civilización en la Península conducirá a la identidad de las ideas y a la asimilación de las dos nacionalidades, para la cual tantas otras causas concurren, tales como el común origen y semejanza de la lengua, del clima, de las costumbres y de la religión de los dos pueblos.”¹

Ferrocarril y librecambismo, elementos primordiales en el proceso de concreción de las identidades nacionales en el siglo XIX, lo fueron también del abaratamiento, optimización y multiplicación de los intercambios comerciales, humanos y de ideas en el horizonte abierto por los imaginarios del progreso. La noción de modernidad, el paradigma de herencia ilustrada, facilitó la articulación del orden internacional en grandes estados que basaban su prestigio en su desarrollo industrial y científico y en el tamaño de sus dominios. Se trataba de los tres principios de la nueva religión positivista comtiana: la escuela que nacionaliza, la propiedad que genera “clase” y riqueza y la vía férrea que facilita la comunicación de bienes y personas. Es decir, la uniformidad y transmisión del discurso histórico y político de la nación; el asentamiento del modelo liberal; y el acercamiento de mercancías y personas a través de las nuevas vías de comunicación. Revolución industrial y progreso técnico en el orden económico, liberalización en el orden político y secularización en el orden público y moral. El acercamiento espacio-temporal que favorecía el ferrocarril y el *Zollverein* alentó los recelos patrióticos de sectores conservadores y proteccionistas y provocó una amplia discusión de los principios identitarios de España y Portugal y valoración de las ventajas económicas y sociales enfrentadas a valores en peligro como la idiosincrasia nacional.

¹ Sinibaldo de Más y Sanz, *La Iberia. Memoria sobre la conveniencia de la Unión pacífica y legal de Portugal y España* (Madrid: Imp. y Est. de M. Rivadeneyra, 3ª ed. 1854), 14.

Ferrocarril

Empresarios y políticos portugueses vieron en la construcción del ferrocarril propuestas abiertamente enfrentadas en relación al progreso real que generaría a la nación. A mediados del siglo XIX, y en un horizonte de expectativas abierto a los debates y a los regeneracionismos ibéricos², la campaña opositora al ferrocarril estuvo liderada por los liberales conservadores y los reaccionarios tradicionalistas, proteccionistas en clave económica, en torno a diarios como *O Portuguez*,³ y encontró la fuerte oposición de los progresistas, más cosmopolitas y liberales a la hora de concebir los flujos económicos internacionales. En este segundo grupo, cabría destacar la figura de Lopes de Mendonça, que percibió la importancia de la construcción del ferrocarril. Imbuido de planteamientos liberales de progreso finalista, consideraba que la unión peninsular sería un hecho incontestable en la dinámica histórica de formación de grandes naciones.

“La España, poderosa y próspera, creciendo todos los días en población, en riqueza y en importancia (...) nos absorberá, aunque no hagamos caminos de hierro ni carretera. Más en este caso será por la conquista; en el otro, como vosotros mismos decís, no será por las armas, por la violencia, sino por la asimilación de los intereses económicos y por la identidad de las ideas (...). Pero entonces formaremos una sola identidad, sin ningún esfuerzo, por el mero hecho del desenvolvimiento intelectual. Siempre que dos naciones tengan ideas idénticas, intereses económicos

² Para la noción de iberismos remitimos a César Rina Simón, *Iberismos. Expectativas peninsulares en el siglo XIX* (Madrid, Funcas, 2016).

³ El diputado a Cortes y periodista A. R. Sampaio atacaba a este diario, cit. en *Ibidem.*, p. 9: “*El Portuguez* quiere que seamos pobres y abatidos para que no haya quien nos conquiste (...), quería que fuésemos inmundos para que nadie nos codiciase.”

asimilados, (...) la fusión se verificará sin dispararse un tiro, sin lastimar interés alguno, sin que se oiga una queja.”⁴

Y, en este sentido, el político liberal Latino Coelho hacía alusión a la aparente contradicción del liberalismo internacionalista y estatal, clave para comprender el rechazo o la aceptación de los principios ibéricos:

“Como portugueses protestamos contra toda intención de conquista y dominación; como filósofos y como liberales nos alegramos de que (...) el camino de hierro, además de los milagros que opera diariamente, contase también el de haber desvanecido nuestras artificiales fronteras, apagado nuestros odios nacionales, y hecho entrar a los portugueses y españoles en una comunión fraternal y sincera, en la que todos fuésemos simultáneamente conquistadores y conquistados.”⁵

Sin embargo, los nacionalistas lusos consideraban que al abrir las puertas al comercio español, entrarían en Portugal ideas, culturas y carac-

⁴ Cit. en *Ibidem.*, p. 9.

⁵ *Ibidem.* José María Latino Coelho alertaba sobre “todas estas visiones amenazadoras y terribles que pueblan, en efecto, los calenturientos cerebros de nuestros adversarios (...). No se teme ya que vengan las legiones del duque de Alba a ponernos el pie insolente sobre el esclavo cuello (...). No se recela que renazcan los anacrónicos litigios de sucesión, o que los ejércitos de Isabel II vengan ahora a reclamar la restitución de la herencia del hijo de Carlos V (...). El ejército que viene a conquistarnos tomará por línea de operaciones el ferrocarril del Este. Sus cambiantes cruzarán a cada momento la raya desguarnecida (...) como las falanges de Felipe II o los modernos batallones de Concha; han de ser los viajeros españoles de cada tren y de cada día; han de ser las ideas castellanas invadiendo el Portugal; han de ser el comercio y la frecuencia de trato entre los dos pueblos rivales; (...) que vencerán con la irresistible seducción de sus femeniles encantos el rígido y heroico temple de los legítimos portugueses de buena ley (...). La España de hoy nos ha de absorber por la comunicación de ideas, por la pérvida amabilidad de su conversación, por las dulzuras de su amor y la ternura de su afecto. (...) Si nuestra unión con España no puede provenir de la conquista, si nos aseguran que nuestra independencia no ha de ser juzgada en los azares de la guerra, si la absorción ibérica sólo puede resultar de una asimilación lenta y pacífica, igualmente útil y productiva para ambos países, podemos emprender el camino de hierro y confiar en nuestra futura suerte. (...) Hemos de probar que, removida toda idea de

teres civilizatorios que acabarían con su independencia. Es decir, entendían las relaciones económicas como antesala de una unión o conquista política. En 1843, Almeida Garrett en *Viagens na Minha Terra*, afirmaba que era inevitable la unión ferroviaria de España y Portugal pero que ésta, irremediablemente, aumentaría el número y la calidad de los contactos y junto al *Zollverein* propiciarían una actuación política iberista, que amenazaría la identidad nacional portuguesa. Diez años después, el historiador Alexandre Herculano se alejaba de los progresistas y alertaba sobre las posibles consecuencias adversas para la independencia portuguesa de la unión ferroviaria de Madrid y Lisboa. Los contactos económicos sería un primer paso de asimilación cultural y política. Herculano, que había contribuido a racionalizar la historia nacional portuguesa y desterrar los mitos providencialistas de las hazañas patrias, anteponía su ideario nacionalista y la independencia de Portugal a los avances del progreso y la técnica, asimilados al ferrocarril.⁶ Para los proteccionistas lusos, más valía la defensa de la independencia que entregarla en manos del progreso, una figura apocalíptica y desestabilizadora, causa de los conflictos contemporáneos. La respuesta liberal corrió a cargo de Lopes de Mendonça en las páginas del diario *A Revolução de Setembro*. El joven periodista defendía que el ferrocarril no suponía amenaza alguna a la identidad nacional, sino que más bien reforzaría la independencia del estado al dinamizar la economía, el progreso material y la civilización. Además, las reducidas dimensiones de la nación hacían necesarios contactos económicos y culturales que permitiesen la subsistencia y el progreso de sus ciudadanos.⁷

evidencia y de conquista, la asimilación amistosa y gradual, lejos de ser una calamidad para el país, sería la mejor solución de la suerte de la península.” José Maria Latino Coelho, “Prólogo portugués”, en Más y Sanz, *La Iberia...*, pp. 10-11.

⁶ Alexandre Herculano, “Os caminhos-de-ferro e a política”, en *O Portuguez*, 18/04/1853.

⁷ António Pedro Lopes de Mendonça, “O Caminho-de-ferro e a nacionalidade”, en *A Revolução de Setembro*, 25/04/1853. Vid. debate en Maria Filomena Mónica, *A Europa e nós: uma polémica de 1853. A. Herculano contra A. P. Lopez de Mendonça. Antologia* (Lisboa: ICS/Quetzal, 1996). Para la política ferroviaria portuguesa remitimos a Hugo Silveira Pereira, *A política ferroviária nacional (1848-1899)*, t. d., (Porto: Universidade de Porto, 2012).

El debate entre Herculano y Lopes de Mendonça iba más allá del ferrocarril, para adentrarse en cuestiones relacionadas con la identidad nacional, la forma de estado o el municipalismo/universalismo. Para Herculano, el municipalismo no sólo era la base de la nacionalidad portuguesa –“o caminho-de-ferro tendem a destruir as divisões entre os povos, a uniformar as idéias e os costumes e a igualar as diversas civilizações (...). Vão destruir-se todas as formas de separação conhecidas”⁸–, sino también el principio político donde descansaba el liberalismo. De esta forma, el ferrocarril, por su potencial centralizador, suponía una innovación peligrosa al desarrollo natural de la patria portuguesa, que además de hacer vulnerable a la nación ante ataques extranjeros, atacaba a su constitución municipalista. El centralismo y la homogeneización universal preconizados por los teólogos del progreso acabarían con la diversidad, única garantía de soberanía de los estados liberales.⁹ Así mismo, Herculano se lamentaba del escaso patriotismo de las élites políticas portuguesas y del empeño liberal de periódicos como *A Revolução de Setembro*.

Por su parte, Lopes de Mendonça priorizaba las ventajas mercantilistas y consideraba que la autonomía portuguesa pasaría por su mejoría económica, lo que sólo era posible con una red de transportes que conectara Portugal con Europa. El joven articulista clasificaba las naciones en función de criterios económicos. En este sentido, la pobreza no salvaría a Portugal sino que la haría más vulnerable, si cabe, a posibles ataques. “Não é com a espada, com as baionetas, com o canhão que nos havemos de defender das invasões de Espanha, é pelo aumento da indústria, pelos progressos materiais, pelo desenvolvimento civilizador.”¹⁰ Contra el idea-

⁸ Alexandre Herculano, “Os caminhos de ferro e a política”, en *O Portuguez*, 18/04/1853. En este mismo artículo, reconocía que Portugal no podía dar la espalda a la civilización que “dirige la humanidad”, pero al mismo tiempo tenía la obligación providencial de defender la independencia portuguesa.

⁹ ÍD., “O caminho de ferro e a nacionalidade”, en *O Portuguez*, 22/04/1853: “Há mais fórmulas de civilização e progresso do que dos wagons e das locomotivas.”

¹⁰ Lopes de Mendonça, “O caminho de ferro e a nacionalidade”, en *A Revolução de Setembro*, 24/04/1853.

lismo nacionalista de Herculano, advertía que “o povo, devorado de fome, tiritando de frio, sem pão e sem asilo” no podría velar por la defensa de la nacionalidad.¹¹ Lopes de Mendonça era partidario de una unión ibérica progresiva, resultado de la identificación libre de intereses morales y materiales de España y Portugal. “A unidade política opera pelo comércio livre, pela indústria, pela harmonia de necessidades mutuas.”¹² Se trataría de una unión homogeneizadora, opuesta al federalismo y al municipalismo, trabas al progreso de la civilización.¹³

Herculano y Mendonça escenificaron las disputas ideológicas entre el liberalismo romántico patriótico y el liberalismo progresista y capitalista, en una relación dialéctica entre idealismo y materialismo y municipalismo historicista y centralismo jacobino, todo ello en el marco de la toma de conciencia de la decadencia peninsular. En línea con Herculano, Oliveira Martins valoraraba la debilidad de Portugal por su tamaño, lo que condicionaba su supervivencia, y Rebello da Silva consideraba que la mejor manera de preservar la nacionalidad lusa sería militarizando la frontera, reforzando los puestos y educando a la población en la historia patria. Sin embargo, reflexionaba Silva, oponerse al progreso facilitaría la decadencia de Portugal. Habría que construir vías de comunicaciones sin “sospechas” en aras de facilitar las relaciones peninsulares bajo el estricto respeto a sus nacionalidades.¹⁴ Por su parte, Sinibaldo de Más o José Atienza, editor del rotativo salmantino *Adelante*, se mostraron favorables al *Zollverein* y a la unión ferroviaria de las capitales ibéricas como paso necesario en la construcción de un único estado peninsular.¹⁵

¹¹ ÍD., en *A Revolução de Setembro*, 22/04/1853.

¹² ÍD., “O Caminho de ferro e a nacionalidade”, en *A Revolução de Setembro*, 30/04/1853.

¹³ ÍD., en *A Revolução de Setembro*, 25/05/1853: “Haja estrada, e canais, caminhos-de-ferro, e instrução, crédito agrícola, e industrial, haja civilização finalmente, que todos os vícios da centralização desaparecem num país de língua, costumes e tradições homogéneas, onde o mais humilde popular poderá fazer escutar-se da autoridades.”

¹⁴ Luís Augusto Rebello da Silva, *Memória sobre a vida política y literária de D. Francisco Martínez de la Rosa*, Silva Junior & Cía., Lisboa, 1863, p. 11.

¹⁵ Vid. artículos de José Atienza el 3, 7, 8 y 22 de marzo de 1860 en *Adelante*. Este diario fue pionero en los debates sobre la conveniencia de construir una línea férrea entre España y Portugal.

En este sentido, los recelos al ferrocarril de los nacionalistas portugueses estaban justificados por las campañas publicitarias de los iberistas favorables al incremento de relaciones económicas como un primer estadio en la consecución de la Unión Ibérica. Latino Coelho, en el prólogo a *Á Iberia* de Sinibaldo de Más afirmaba:

“Los odios de raza se han extinguido ante la unidad de pensamiento y de acción que el progreso imprimió a las naciones más divididas por antipatías tradicionales. Las páginas de la historia en que la vanagloria nacional había estampado los monumentos de antiguas y sangrientas desavenencias, se van rasgando todos los días ante un nuevo ferrocarril, destinado a unir a dos capitales que separó en otro tiempo doble barrera de amenazadoras fortificaciones; ante un nuevo telégrafo eléctrico, que reúne en una comunidad de pensamiento a dos centros de población [...]; ante la prensa, en cuyas aras santas se firmó el pacto de fraternidad universal.”¹⁶

En términos generales, las élites políticas lusas fueron partidarias del ferrocarril ibérico como exigencia del capitalismo industrial que, tras la pérdida de Brasil, apuntaba al espacio comercial peninsular y especialmente al europeo. En 1844, el gobierno luso había constituido por el real decreto del 19 de diciembre la compañía de obras públicas COPP, con el objetivo de trazar líneas férreas hasta la frontera con España siguiendo la

Vid. Fermín H. Iglesias, “Ferro-carril de Beira y Salamanca”, en *Adelante*, 8/06/1860 defendía las ventajas económicas, culturales y políticas de la unión ferroviaria. El autor proponía el trazado planteado por Sousa Brandão en 1859 –reproducido en *Adelante*–, basado en el punto geopolítico de Medina del Campo y en la conexión europea. Vid. Beatriz Peralta García y Valentín Cabero Diéguez, “La unión ibérica. Apuntes histórico geográficos en la segunda mitad del siglo XIX,” *Relaciones España-Portugal. Boletín de la AGE* 25 (1998): 17-38.

¹⁶ José Maria Latino Coelho, “Prólogo portugués”, p. 24.

línea del Tajo.¹⁷ Durante el gobierno de Costa Cabral –gran maestro de la congregación masónica Grande Oriente Lusitano, organización con ciertas tendencias iberistas-, entre 1849 y 1851, y con el impulso del ministro de obras públicas Fontes Pereira de Mello, el gobierno luso dio prioridad a la construcción de una red de ferrocarril con financiación extranjera. El dos de febrero de 1854, se aprobó la Ley de Comunicações do Reino, donde se proyectaba construir dos líneas, una en dirección norte desde Lisboa hasta Oporto y otra este en dirección a Elvas. Así mismo, planteaba la mejora de la navegabilidad del Tajo –“el más antiguo apóstol ibérico”¹⁸- y del Duero¹⁹ a partir de un sistema de canales y la mejora de algunos ríos como el Sado, el Miño, el Mondego o el Guadiana. Esta legislación iba en consonancia con el establecimiento de las primeras líneas telegráficas en 1854 o la aceptación del sistema métrico por ambos países en 1859.²⁰

Por su parte, el gobierno español aceleró los proyectos del ferrocarril ibérico durante el bienio progresista. El 17 de noviembre de 1855 se aprobó una legislación que tomaba conciencia de la importancia del ferrocarril y del telégrafo en el desarrollo de las sociedades peninsulares y articulaba la normativa sobre el transporte de pasajeros y mercancías. Ese mismo año, José de Aldama Ayala en su *Compendio Geográfico* defendía el fomento de las relaciones económicas e industriales ibéricas a partir de la construcción de un ferrocarril que uniera Lisboa y Madrid por Santarém. Para ello se valió del proyecto portugués de Joaquim Nuñez d’Aguiar, que diseñó una línea SE-NE por el Tajo hasta Estremoz y prolongando desde Santarém un

¹⁷ Maria Fernanda Alegria, *A Organização dos transportes em Portugal (1850-1910)* (Lisboa: Universidade de Lisboa / Instituto Nacional de Investigação Científica, 1990).

¹⁸ José Cipriano da Costa Goodolphim, *Visita a Madrid* (Zaragoza: Hesperia Libros): 81.

¹⁹ António Monteiro Cardoso, “A questão da livre navegação no Douro e a crise de 1840 entre Portugal e Espanha,” en *Portugal e Espanha. Entre discursos de centro e práticas de fronteira*, coords. Heriberto Cairo Carou et al. (Lisboa: Colibri, 2009), 53-72.

²⁰ Vid. Relevancia del ferrocarril en la articulación de la identidad nacional portuguesa en Magda Pinheiro, *Cidade e caminhos de ferro*, (Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea, 2008); ÍD., “Portugal e Espanha: integração e ruptura. Os caminhos-de-ferro, 1850-1890,” *Ler História* 2 (1987): 47-75.

ramal hasta Oporto.²¹ El fin era modernizar la economía nacional e incluir a España en los países que se encaminaban hacia el progreso mediante el ferrocarril. El plan pretendía la construcción de una red nacional de vías férreas que emulara a Inglaterra y Francia. Una vez aprobada dicha Ley General de Ferrocarriles, los diputados salmantinos reclamaron en las cortes la unión ferroviaria de Madrid y Portugal por el camino de Salamanca, el puerto de Fregeneda y con empalme en Medina del Campo hacia Francia. El 22 de abril de 1856, se dio a conocer el dictamen de la Comisión sobre el proyecto de construcción de una línea ferroviaria desde Madrid con dos trazados posibles: una por la cuenca del Guadiana, Ciudad Real, Mérida y Badajoz y otra por el Tajo pasando por Toledo y Cáceres hasta Badajoz o bien por Plasencia hasta Alcántara para dirigirse a Lisboa por Santarem. La línea del Tajo era más corta, lo cual permitiría ahorrar en la construcción del trazado.²² Pero, finalmente, se presentó un proyecto de Ley de construcción de una línea férrea que partiendo de Madrid, se dirigiera a Toledo, Talavera, Cáceres y Badajoz, prolongando un ramal hasta Mérida y Sevilla. Dicho proyecto estimaba en cinco años la construcción de la línea, con una concesión a 99 años al precio de dos millones de reales por kilómetro construido.²³

Estos intentos a uno y otro lado de la frontera no fructificaron hasta la década de los sesenta, entre otros factores, por los celos de ambos países, la falta de financiación y la inestabilidad gubernamental. El ferrocarril hizo su primera entrada en Badajoz el 20 de septiembre de 1863, llegando ese mismo año a Elvas –el 31 de mayo de 1863 bajo la concesión

²¹ José de Aldama Ayala, *Compendio Geográfico-Estadístico de Portugal y sus posesiones ultramarinas*, (Madrid: Imp. de la viuda de D. Antonio Yenes, 1855), 212.

²² Las poblaciones fronterizas pugnaron a lo largo de la contemporaneidad por el ferrocarril como fórmula del progreso y de la prosperidad de la zona. De esta forma, ofrecían mano de obra más barata, materiales e incluso proyectos geográficos que acortaban los kilómetros de las rutas proyectadas. Vid. Francisco y Hermenegildo Giner de los Ríos, *Portugal. Impresiones para servir de guía al viajero* (Madrid: Imp. Popular, 1888), 256.

²³ *Gazeta de Madrid*, 22/04/1856.

de José de Salamanca- y a Ciudad Real el 18 de julio de 1864.²⁴ Sin embargo, cuatro carriles, desmontados en la franja fronteriza, impedían la unión ferroviaria Elvas-Badajoz. Finalmente, el gobernador de Badajoz permitió abrir este tramo de seis kilómetros, haciendo su entrada en Badajoz el primer tren peninsular procedente de Elvas el 20 de septiembre de 1863. La línea Ciudad Real-Badajoz-Lisboa fue oficialmente inaugurada por varios ministros hispanolusos el 23 de noviembre de 1866²⁵ y la reina Isabel II realizó su primer viaje oficial en esta línea en su visita a Lisboa el 11 de diciembre de 1866.

Una vez inauguradas estas líneas férreas, surgieron las primeras guías de viaje peninsulares para recorrer España y Portugal en ferrocarril, sobre todo en lengua inglesa. Recogían información de horarios, tarifas, clima, historia de las localidades, conexión marítima, aduanas, pesos y medidas, breves diccionarios con palabras básicas y algunas recomendaciones basadas en tópicos caracterológicos. La gran difusión de estas obras evidenció el interés por los viajes turísticos peninsulares por unos países en los márgenes románticos del orientalismo.²⁶ A la línea de Badajoz se le sumaron a lo largo del siglo XIX la entrada en Portugal por Tuy o Zamora en dirección a Braganza; la de Ciudad Rodrigo y Fregeneda y la de Valencia de Alcántara, así como la vía fluvial con Ayamonte.

Junto a los proyectos de ferrocarril, y en el marco de la filosofía del progreso y de las expectativas creadas por los anhelos del *Zollverein* ibérico, geógrafos, ingenieros y estadistas abordaron el problema de la navegabilidad de los ríos peninsulares como principal fórmula para el fomento

²⁴ Para la conexión Madrid-Lisboa vía Cáceres habría que esperar hasta 1880.

²⁵ El *Almanaque Luso-Brasileiro de Lembranças para o ano de 1864*, Lisboa, 1863, recoge las paradas de la línea férrea entre Lisboa y Madrid en un total de 35 horas. Vid. Noticia de inauguración en el periódico ilustrado madrileño *El Museo Universal*, 9/12/1866. Vid. Ignacio Chato, *Las relaciones entre España y Portugal a través de la diplomacia (1846-1910)*, tomo I, (Mérida: Editora Regional de Extremadura, 2004), 187 y ss. y 237 y ss.

²⁶ Vid. A. Germond de la Vigne, *Espagne et Portugal*, Hachete et Cie, Paris, s. d.; *Guia do viajante nos caminhos de Ferro* (Porto: Ernesto Chardron, 1876); *Guia portátil do viajante em Portugal*, s. e., Porto, 1886. También es de interés la información recogida por la *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha* dirigida por Lopes de Mendonça.

del comercio y los contactos ibéricos.²⁷ La idea era extender la capacidad navegable del Guadalquivir al Tajo y al Duero, pensando en la unión con Lisboa y en la salida comercial al puerto de Oporto. Hasta mediados del siglo XIX, la navegación fluvial era el transporte más rápido y económico y el que movía mayor cantidad de productos a escala mundial. A esta altura, el Tajo era navegable en pequeños tramos y por el Mondego circulaba buena parte de la producción lanar hacia Figueira da Foz. El Miño, el Lima, el Sado y el Guadiana también contaban con zonas navegables. No cabe duda que el río más interesante para España y Portugal era el Duero, que daría salida a los productos de Castilla hacia el mar y los de Oporto hacia el interior. Sin embargo, esta línea comercial provocó incertidumbre en los sectores proteccionistas de ambas economías, temerosos de perder su papel preponderante y su volumen de comercio; una, temerosa de la invasión de productos españoles y una plausible aculturación y, otra, recelosa de abrir las puertas a una invasión comercial británica. Es por esto que las leyes restrictivas con el comercio fluvial no fueron sustancialmente alteradas, alejando así los “peligros” de un *Zollverein* ibérico. Los proyectos de unión aduanera hicieron hincapié en el fomento de la navegación fluvial

²⁷ Desde el reinado de Felipe II, han sido múltiples los proyectos publicados para hacer navegable el Tajo desde Madrid hasta Lisboa. Vid. Francisco Javier de Tabanes, *Memoria que tiene por objeto manifestar la posibilidad y facilidad de hacer navegable el río Tajo desde Aranjuez hasta el Atlántico, las ventajas de esta Empresa y las concesiones hechas a la misma para realizar la navegación* (Madrid: Imp. D. Miguel de Burgos, 1829); M. J. J. Guerra, *Estudos Chorographicos, physicos e hidrographicos da Bacia do Rio Tejo comprehendida no Reino de Portugal* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1861). También fueron numerosos los proyectos en torno al Duero. Vid. Manuel de Castro Pereira, *Proposta para a formação de uma Associação Mercantil para melhorar a navegação do Douro* (Porto: Imp. Granada, 1836); *Exame da questão sobre a livre navegação do rio Douro* (Porto, 1840); *Apontamentos sobre a livre navegação do Douro* (Porto: Typ. Commercial Portuense, 1849); Ricardo Robledo, “Notas sobre la navegación del río Duero, 1820-1880,” *Revista de População e Sociedade* 13 (2002): 179-94; Bienvenido Oliver Román, “La navegación en el río Duero (Apuntes históricos),” *Revista de Obras Públicas* (1926-27): 74-5; G. M. Pereira y A. M. Barros, *Memória do Rio. Para uma história da navegação no Douro* (Porto: Afrontamento, 2001). Vid. Peralta García y Cabero Diéguez, “La unión ibérica...”, 24 y ss., donde analizan la navegabilidad y el tráfico mercantil de los ríos peninsulares. Vid. más proyectos en *Adelante*, 23/06/1861 o Pío Gullon, *La fusión ibérica* (Madrid: Imp. de Gabriel Alhambra, 1861).

de los ríos peninsulares y en el desarrollo de sus puertos comerciales, pues el comercio marítimo era más seguro y rápido.²⁸ Si bien el avance técnico de la locomotora arrinconó estos planes, que quedaron inconclusos.

Iberistas como Sinibaldo de Más, Aldama Ayala o Pío Gullón justificaron sus proyectos peninsulares en base a un criterio espacial de unidad geográfica peninsular en el que el ferrocarril, el vapor y el telégrafo actuarían como anunciadores o propiciadores de la unión. Los argumentos tecnicistas ibéricos recurrían a una serie de enunciados relacionados con la razón y el progreso mecánico. De esta forma, en los iberismos de mediados del ochocientos destacaron como pasos previos fundamentales la unión ferroviaria y telegráfica de ambas capitales, el fomento de los puertos comerciales ibéricos, la navegabilidad del Duero y del Tajo, la proyección ultramarina atlántica y latina – tanto comercial como civilizacional-, la supresión de aduanas y límites comerciales, la unificación de pesos, medidas, moneda y tarifas postales, el aprovechamiento compartido de las fuentes hidrográficas, así como la simbiosis en materia política interior y exterior. Éste camino acercaría a la Península a la senda del progreso y colocaría a sus naciones nuevamente en el camino de la prosperidad.

Zollverein

Bien desde posturas iberistas, o bien desde planteamientos económicos liberales y progresistas, la creación de un espacio económico y comercial peninsular –con la mejora de la navegabilidad de los ríos y el desarrollo de sus puertos comerciales- supuso uno de los grandes anhelos del liberalismo peninsular. A mediados del siglo XIX, el gobierno español encargó al embajador en Berlín, Donoso Cortés, la confección de un informe sobre

²⁸ Julio M. Oliveira Pimentel, “A Liga das Alfândegas Peninsulares,” *Revista Contemporânea de Portugal e Brasil* (1860): 75-6.

el *Zollverein* germánico y la posibilidad de aplicarlo a la Península.²⁹ Las propuestas centradas en la creación de un espacio de libre comercio que revitalizaran la economía española y portuguesa protagonizaron también acalorados debates en torno a los límites y las amenazas a la nacionalización. Para los iberistas que concebían la unión o federación peninsular a partir de un proceso paulatino de acercamiento económico y cultural, el *Zollverein* sería un primer paso necesario para propiciar en el futuro la unión peninsular.³⁰

A mediados del ochocientos, la Sociedad Económica Matritense convocó un premio a la elaboración de un plan de unión aduanera que normalizara el comercio peninsular a partir de la supresión de trabas fiscales, la mejora de caminos, la construcción del ferrocarril y la persecución del contrabando. El proyecto galardonado fue *La Liga Aduanera Ibérica* de José García Barzanallana. En sus páginas reafirmaba la confianza en el progreso y la contingencia de las “naciones, que ni han sido ni son, ni serán jamás eternas. Nacen, mueren y se confunden unas con otras, recogiendo mutuamente la herencia de sus glorias y los restos de su civilización. De este modo siguen la ley providencial que, al dar vida a los nuevos seres, destruye los antiguos.”³¹

²⁹ Vid. María Victoria López Cordón, “Instrumentos de la política internacional: instituciones, hombres ideas”, en *La era isabelina y el Sexenio democrático. Vol. XXXIV de la Historia de España de R. Menéndez Pidal*, dir. José María Jover Zamora (Madrid: Espasa-Calpe, 1981): 891.

³⁰ Diario de Sesiones a Cortes Constituyentes (D.S.C.C.), 6/03/1855, p. 2.701, palabras del diputado progresista Francisco de Paula Montemar: “La realización de este pensamiento es en gran parte obra del tiempo. Empecemos por destruir hoy cuantos obstáculos puedan oponerse a ello; estrechemos desde luego los lazos comerciales (...). La unión aduanera hará indudablemente con el tiempo, de los dos países un solo país comercial, sin que sea necesario tratar hoy, porque no lo veo conveniente ni político alterar en nada la esencia política de las dos monarquías. Consigamos primero la Unión Aduanera, que el tiempo y los acontecimientos nos concederán lo demás.” Ese mismo año las Cortes, el 4/06/1855, abolían un impuesto especial de ocho reales que se cobraba a los portugueses por entrar en España y se suprimía la ley que obligaba a los portugueses a viajar con visado por España el 13/02/1856.

³¹ José García Barzanallana, *La Liga Aduanera Ibérica* (Madrid: Imp. del Colegio de Sordo-Mudos y de Ciegos, 1862): 168. En 89 y ss. recoge las aduanas existentes a mediados del ochocientos. Vid. M. da C. Meireles Pereira, *A questão Ibérica: imprensa e opinião (1850-1870)*, t. d., tomo I (Porto:

El autor, exdirector General de Aduanas y Aranceles, analizó las economías española y portuguesa y las ventajas e inconvenientes del establecimiento de comunicaciones comerciales peninsulares más extensas. Barzanallana, liberal conservador, defendía la vigencia de las aduanas y las tarifas arancelarias, aplicadas en todas las “naciones cultas”, incluso Suiza. Así mismo, destacaba el potencial iberista de la unión aduanera, lo que perjudicaba a las relaciones de vecindad y aumentaba los recelos patrióticos de la opinión pública portuguesa. Es por esto que había que desechar los anhelos del *Zollverein* ibérico, con el fin de propiciar intercambios peninsulares de confianza.³² La oposición ibérica de Barzanallana no estaba reñida con sus proclamas por alentar el acercamiento cultural y económico de ambos países, cuyos habitantes no podían renunciar a su condición geográfica e histórica compartida.³³

Así mismo, alertaba de los peligros para la economía española de absorber un mercado “decadente”, concluyendo que en el estado actual de cuentas de la corona portuguesa no era el apropiado y que la unión sólo abriría el mercado a la invasión de productos británicos. La constitución de una unión aduanera implicaría severos sacrificios para España,

Universidade de Porto, 1995): 429 y ss. En 544 y ss. cita las bases estatutarias de la Asociación Industrial Peninsular publicados en *O Futuro*, 15/03/1860.

³² García Barzanallana, *La Liga Aduanera*, 33-5: “Urge ya tratar de que desaparezcan esas ideas erróneas. (...) “Para lograr la confraternidad, no nos parece conveniente sostener polémicas (...) Ciertamente es que el que teme padecer, padece ya lo que teme (...). Los recelos promueven las enemistades, y dan motivo a que los pueblos sean mutuamente injustos, con grave daño de las relaciones que podrían sostener (...). El espíritu de nacionalidad (...) no dimana (...) de meros convenios (...). Los sentimientos no se discuten.”

³³ *Ibidem*, 148-149: “La historia, las tradiciones, los intereses materiales han tenido, y tienen aún, divididos pueblos que la naturaleza ha hecho hermanos, y que la geografía misma dice deberían fundirse, de pequeños estados independientes que han sido hasta ahora, en nacionalidades grandes y compactas. (...) Es absurdo que mientras se trata, por medio de ferrocarriles, de borrar las distancias, de abreviar el tiempo, de hacer, en fin, expeditas las relaciones entre los hombres, y el trueque no sólo de mercancías, sino también, por decirlo así, de ideas y de sentimientos, vengamos Reglamentos de Aduanas y Aranceles, opuestos en tendencias, a detener con una mano lo que los Gobiernos empujan con otra.”

que tendría que cargar con la débil economía portuguesa.³⁴ También, el nacionalismo luso nunca aceptaría un *Zollverein* que acelerara el proceso de aculturación y la invasión de sus mercados de productos españoles. Para favorecer las economías peninsulares, Barzanallana proponía desarrollar la navegación fluvial y combatir el contrabando y el comercio ilícito transfronterizo. Estas medidas punitivas y fiscales no deberían sobrepasar las barreras identitarias de ambos estados. Entre ellas, cabe destacar la mejora de los caminos y de las aduanas terrestres, el aumento del control que evitase el tráfico ilícito, rebajar progresivamente los impuestos de los productos del contrabando, abaratar los aranceles a la producción industrial, modificar los reglamentos del régimen de aduanas, eximir del recargo de bandera al comercio terrestre, simplificar la administración de las fronteras y trazar conexiones fluviales y ferroviarias entre España y Portugal. Con este conjunto de medidas, ambos países caminarían hacia el progreso y sus respectivas economías se verían beneficiadas sin necesidad de construir un *Zollverein*, que Barzanallana interpretaba como un elemento desestabilizador para el régimen isabelino.³⁵ La liga aduanera, lejos de propiciar la unión ibérica, alentaría las economías peninsulares y reforzaría ambas nacionalidades. En este sentido, en unas Conferencias Libre-Cambistas celebradas en el Ateneo de Madrid entre 1862 y 1863, Gabriel Rodríguez llamaba la atención sobre el vivir de “costas viradas” en materia económica, que sólo recrudecía el atraso peninsular y la relativa pequeñez de sus países.³⁶

³⁴ *Ibidem*, p. 152.

³⁵ *Ibidem*, p. 163. “La vecindad, lo artificial de las fronteras, la afinidad en el idioma, la igualdad de origen y aún de tradiciones domésticas, coadyuvan, pero no son suficientes. Para constituir hermandad entre dos pueblos, es preciso que existan, además, semejanza en el carácter, las aficiones y las costumbres; relaciones amistosas cultivadas de largo tiempo; unión de intereses; simpatía en el trato; y que no se recuerden, a cada instante, hostilidades antiguas...”

³⁶ Gabriel Rodríguez, “Examen del sistema llamado protector, bajo el punto de vista económico”, en *Conferencias Libre-Cambistas. Discursos pronunciados en el Ateneo científico y literario de Madrid, por varios individuos de la Asociación para la reforma de los aranceles de aduanas en el curso de 1862 a 1863* (Madrid: Imp. de Manuel Galiano, 1863).

También cabe destacar el rechazo a la unión aduanera de la prensa portuguesa más nacionalista, al entender que el comercio con España abriría también las puertas a las ideas, la cultura y los caracteres civilizatorios susceptibles de terminar con la individualidad portuguesa. Así lo expresaba António Florêncio Ferreira en 1869, al asimilar la unión aduanera con la pérdida de identidad portuguesa, la relación económica como antesala de la conquista política, idea que no desmentían los iberistas, al entender el *Zollverein* como un paso intermedio necesario en la consecución del iberismo.³⁷

El Sexenio Revolucionario abrió el horizonte de expectativas a la creación de un espacio económico librecambista peninsular. El ministro de Hacienda español en 1869, Laureano Figuerola, afirmaba en las Cortes estar dispuesto a “estrechar las relaciones con Portugal, hasta el punto de confundir en un solo sistema aduanero peninsular a los dos, como sucede en Alemania con el *Zollverein*.”³⁸ La legislación promulgada durante el Sexenio sentó las bases de un corpus diplomático de relaciones de buena vecindad, si bien no se concretaron en medidas de mayor calado, como la constitución de una unión aduanera. Esto se puede explicar a partir del rechazo portugués a todos aquellos proyectos, que, aunque no eran aparentemente iberistas, formaban parte de la cultura política de los iberismos progresistas. También, por las crisis internas y por la pérdida de legitimidad de los diferentes gobiernos del Sexenio, que impidieron una determinada estabilidad institucional capacitada para entablar relaciones internacionales fructíferas de largo recorrido.

El anhelo de un *Zollverein* continuó en los sectores progresistas peninsulares en el último tercio el siglo XIX. Joaquín Costa se refirió en 1882, en una comisión por una reforma más liberal de aduanas, al deseo de crear una unión aduanera que incluyera también los países americanos de habla española y portuguesa. Al mismo tiempo, se lamentaba de la inconclusión geográfica de la nacionalidad española a escala peninsular: “España

³⁷ António Florêncio Ferreira, “Correspondência de Lisboa”, en *O Conimbricense*, 16/02/1869.

³⁸ D. S. C. C., 8/05/1869, 1712.

parece un Cristo que va descendiendo lentamente de su cruz, donde la pusieron los pecados y torpezas de nuestros gobernantes, y a la cual le sujetaban dos clavos todavía: la mano izquierda en Gibraltar, los pies en Lisboa.”³⁹ El principal escollo para el *Zollverein* era el proteccionismo económico, clave explicativa para los liberales progresistas del estancamiento peninsular. Para Canalejas, Echegaray, Moret, Castelar, Alcalá Galiano o Francisco de Paula, el proteccionismo ralentizaba las economías española y portuguesa.

Gibraltar y Portugal fueron interpretados como los escollos históricos que tenía la península Ibérica para completar su territorio teleológico y proyectarse como una nación regenerada y completa en el horizonte de las grandes potencias europeas. Dos acontecimientos habían roto la unidad peninsular: la restauración portuguesa de 1640 y la pérdida de Gibraltar en 1704. Es por lo que Álvaro Gil Sanz llamaba a la unidad nacional en el camino de su regeneración y plenitud geográfica: “Las nacionalidades se estrechan, las razas se aproximan, y tienden a organizarse en sistemas que, enlazados armónicamente, concluirán realizando grandes cambios en el mundo moral.”⁴⁰ Así mismo, se lamentaba de la imposibilidad de conseguir la conclusión territorial peninsular por la reproducción de las viejas antipatías en el imaginario histórico nacional portugués, obviando que “es un país como el nuestro”, como también lo fueron Aragón y Navarra, que sacrificaron su independencia para alcanzar el proyecto de unidad nacional.⁴¹ El camino para alcanzar dicha reunión pasaba por la libre aceptación de ambos pueblos de la unidad, a partir de un proceso de acercamiento y conocimiento mutuo que comenzara con la libertad comercial, el levantamiento de fronteras fiscales, aduanas y carabineros.

³⁹ Joaquín Costa y Martínez, *Estudios Jurídico-políticos* (Madrid: Biblioteca Jurídica, 1884): 358-9.

⁴⁰ Álvaro Gil Sanz, “Gibraltar y Portugal,” en *Almanaque Ilustrado del periódico Las Novedades para el año 1863* (Madrid: Imp. de Las Novedades, 1863), 66.

⁴¹ *Ibid.*, 67: “En su lamentable divorcio, no han influido ciertamente causas que puedan llamarse naturales, sino otras puramente ficticias, desenvueltas y propagadas a merced del poco tiento con que nuestros antepasados acertaron a consolidar la unión.”

En similares términos, Joaquín Costa, en el discurso inaugural pronunciado en 1883 para el Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil, insistió en que Portugal y España estaban unidas por sangre, lengua, historia y geografía, y que pese a los medios del nacionalismo luso para apartarse del camino peninsular, “una fatalidad invencible los arrastra hacia nosotros, por encima de esa frontera que (...) contra los designios de Dios han levantado las pasiones de los Reyes, que solo mantienen los recelos y la ignorancia de los pueblos.” El principal obstáculo para la libertad de navegación, la liga aduanera y la supresión de aduanas y, por tanto, para el progreso y la prosperidad, era el proteccionismo económico de los gobiernos peninsulares. Por ello, Costa incidía en la necesidad de “limpiar” de carabineros y aduanas la frontera imaginaria que los dividía para satisfacer principios geográficos, caracterológicos, históricos e incluso solventar la escisión política, calificada de error: “Porque mientras no sea un hecho la unidad ibérica, ni Portugal saldrá de su insignificancia, ni España saldrá de su postración.”⁴²

En 1893, ambas coronas firmaron un Tratado comercial y de navegación que, sin alcanzar los límites del *Zollverein*, sí abría rutas comerciales, acercaba tarifas aduaneras y establecía la toma conjunta de decisiones que afectarían a los países peninsulares, reconociendo la importancia estratégica de la península y de las relaciones de vecindad hispano-lusas.⁴³

Conclusiones

Para los imaginarios políticos peninsulares de la segunda mitad del siglo XIX, el ferrocarril o la unión aduanera fueron escenarios privilegiados

⁴² Costa y Martínez, *Estudios Jurídico*, 359. Y explicaba: “fundar el *Zollverein* ibérico, retirar los carabineros de la raya de Portugal, equivale a construir otros seis ferrocarriles gratuitos que borrarán distancias y abrirán nuevos mercados.”

⁴³ Vid. Sousa Nunes, “Portugal, Spain and the 1893 Treaty of Commerce and Navigation”, t. i.; Ignacio Chato, *Las relaciones entre España y Portugal*, 113 y ss.

de disputas del horizonte de expectativas abierto por la modernidad, el liberalismo y los progresos científicos y técnicos. Las alteraciones sociales y simbólicas que produjeron estos factores provocaron una reflexión generalizada sobre los procesos de nacionalización, es decir, sobre la capacidad de los estados para responder, matizar o apropiarse de los iconos y prácticas de la modernidad de cara la construcción de narrativas identitarias en la sociedad de masas. Un elemento clave en estos debates fue la definición del concepto de frontera como muro delimitador de dos patrias individuales, diferenciadas y perennes y su nueva articulación como espacio abierto donde el tráfico de personas, mercancías e ideas abriría un nuevo horizonte de expectativas cosmopolita. En esta dialéctica –no siempre dicotómica– podemos incluir el análisis de los debates identitarios originados en la construcción de la línea férrea entre Madrid-Lisboa y la creación de un *Zollverein* de libre comercio peninsular. Lejos de contraponerse, la identidad, los avances técnicos, el capitalismo y los movimientos nacionalistas pertenecen a un mismo campo semántico que podemos definir dentro de los márgenes de la modernidad. ■