



História (São Paulo)

ISSN: 0101-9074

revistahistoria@assis.unesp.br

Universidade Estadual Paulista Júlio de

Mesquita Filho

Brasil

NUNES, Teresa

A ESPANHA NA DIPLOMACIA COMERCIAL PORTUGUESA NA SEGUNDA METADE  
DO SÉC. XIX E O TRATADO DE COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO DE 1893

História (São Paulo), vol. 36, 2017, pp. 1-19

Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho

São Paulo, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=221049548018>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais artigos
- ▶ Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe , Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# A ESPANHA NA DIPLOMACIA COMERCIAL PORTUGUESA NA SEGUNDA METADE DO SÉC. XIX E O TRATADO DE COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO DE 1893

*Spain on Portuguese Commercial Diplomacy during the second half of Nineteenth Century and the Treaty of Commerce and Navigation of 1893*

Teresa  
**NUNES**

Universidade Nova de Lisboa  
*teresa.nunes@campus.ul.pt*

## RESUMO

Este artigo analisa a diplomacia comercial portuguesa face à Espanha, no decurso da segunda metade do séc. XIX. Pretende, especialmente, acompanhar as várias negociações comerciais desenvolvidas entre os países ibéricos, nas décadas de 1860, 70, 80 e 90, as quais culminaram na celebração do tratado de comércio e navegação de 1893. Procura, igualmente, avaliar as tendências políticas nacionais sobre os aspectos positivos e negativos associados ao fortalecimento das ligações económicas com a Espanha. Neste exercício, é possível identificar um papel renovado da Espanha na geopolítica portuguesa, como nas perspectivas de crescimento económico subsequentes ao Ultimatum (1890) e à denúncia dos tratados de comércio e navegação celebrados com a Inglaterra (1842/1878).

**Palavras-chave:** Portugal; Tratado de comércio e navegação; Espanha.

## ABSTRACT

This paper analyzes the Portuguese trade diplomacy in the face of Spain during the second half of the century XIX. It is looking in particular for monitoring the various trade negotiations between the Iberian countries in the 60, 70, 80 and 90, which culminated in the signing of the 1893 treaty of commerce and navigation. But also intents evaluating national political trends on positive factors and negative aspects associated with the strengthening of economic links with Spain. In this exercise, it's possible to identify a renewed role of Spain in the Portuguese geopolitics, such as on the economic growth expectations, following the Ultimatum (1890) and the end of the treaties celebrated between Portugal and England (1842/1878).

**Keywords:** Portugal; Treaty of commerce and navigation; Spain.

**O** tema das relações ibéricas, reportado ao período contemporâneo, tem angiado largamente as atenções dos historiadores de ambos os países. Fosse pelo carácter de imprescindibilidade assumido pela temática em apreço para a abordagem cabal das evoluções nacionais respectivas, fosse pela necessidade de um entendimento alargado sobre as soluções encontradas no decurso dos séculos XIX e XX, fosse ainda pela análise de fenômenos, tendências comuns – e não raras vezes eivados de simultaneidade – ao quadro peninsular e ou extraeuropeu.

Evidencia-se, neste exercício historiográfico continuado, uma particular incidência nos estudos sobre as vertentes política, militar e cultural, cujos respectivos cultores não tardaram em encontrar um padrão de similitude nos trajetos descritos pelos estados ibéricos em Oitocentos. Este padrão, decerto influenciado pelas características geo-orográficas da Península Ibérica, não corresponderia unicamente à proximidade espacial de ambos os países ou à sua dimensão periférica perante o centro europeu. Antes resultaria de uma interação concebida no âmbito peninsular matrício, cuja estabilidade dualista entre os parceiros ibéricos sustentava-se na projeção externa das partes, quer por meio da expansão territorial extraeuropeia, quer no enquadramento diplomático diferenciador (GOMEZ, 2001, p. 13-16).

Os primórdios de Oitocentos representavam um momento de charneira para os países ibéricos, fruto das alterações de natureza exógena que repercutiam no contexto peninsular de forma singular, face à recepção das mudanças associadas ao advento da contemporaneidade (CATROGA, 1985, p. 419-463). Indesmentível no âmbito da reação antinapoleônica na Península, no processo de construção do estado liberal (RIBEIRO, 2002, p. 203-212), ou nas resistências à nova arquitetura institucional, esta singularidade resultava do reajustamento das premissas seculares, intrínsecas à relação luso-espanhola, ao novo enquadramento europeu forjado na sequência da redefinição ocorrida na Europa após a queda de Napoleão Bonaparte. Dessa forma, os estados ibéricos viam-se confrontados, por um lado, à fixação dos seus caracteres identitários, conforme a lógica de afirmação do liberalismo à qual se encontrava associada à delimitação de fronteiras e à promoção de um espaço econômico nacional (JUSTINO, 1988-1989, v. II, p. 130-135).

Por outro, ficavam compelidos a acomodar-se aos novos princípios de "sociabilidade europeia", consagrados na Conferência de Viena (DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO, 1840, p. 212), e à inclusão no sistema internacional de trocas, prenunciado nas análises de William Huskisson (O'BRIEN, 2004) e Emerich Vattel (RAMEL, 2011), sobre a relevância do comércio externo e sua relação com o direito natural e das gentes, entretanto, generalizado na década de 60 do séc. XIX, com o tratado Cobden, celebrado entre a França e a Inglaterra (HABERLER, 1961; BAIROCH, 1976).

Essas não constituíam, contudo, as únicas influências sentidas na Península Ibérica, igualmente confrontada, desde cedo, com os parâmetros de reorganização dos fluxos comerciais, em curso na Europa Central e do Norte, a partir de 1815. Tributária do impacto do Bloqueio

Continental nas estruturas econômicas das regiões que viriam a constituir a Bélgica, em 1830, e ou a Alemanha, em 1871, esta mudança adquiria um novo alento com as disposições sobre a navegação fluvial, celebradas pelo Congresso de Viena, mediante a formação de áreas de comércio parcialmente desonerado de tributação (ACTE..., 1815, p. 306-332). Esta tendência, posteriormente acentuada pela revisão dos enquadramentos alfandegários, materializava-se na Península Ibérica em 31 de agosto de 1829, pela assinatura do tratado sobre a navegação no Tejo, extensível ao Douro por cláusula adicional (COLECÇÃO..., 1857, p. 78-88; CARDOSO, 2009, p. 55-76; PEREIRA, 1997, p. 251-269). A queda do absolutismo em Portugal inviabilizou a aplicação do acordo supra.

O tema da navegação fluvial voltava a ser discutido e objeto de entendimento entre os estados ibéricos, em maio de 1835. No entanto, a aceitação do Tratado sobre a Navegação no Douro suscitava polêmica acesa entre Setembristas, promotores do protecionismo alfandegário e da reserva do espaço nacional para impulsionar a agricultura e indústria portuguesas, e Cartistas, defensores do caráter virtuoso da atividade comercial exponenciada como fórmula de implementar a criação de riqueza no país (BONIFÁCIO, 1991, p. 119-181).

Apresentado às Câmaras em janeiro de 1836, o Tratado viria a ser implementado cinco anos depois, após ultrapassadas as dificuldades surgidas na feitura e aprovação do regulamento respectivo ou de vencidas as críticas e resistências parlamentares expressas por José Estevão, Moura Cabral, Sá Nogueira, João de Sousa Pinto de Magalhães, Vicente Ferrer ou Bernardo Gorjão Henriques. Saliente-se, um processo de deliberação que não era alheio a investidas agueridas da diplomacia espanhola junto da chancelaria portuguesa (CARDOSO, 2009, p. 55-56).<sup>1</sup> Essas culminavam no mês de dezembro de 1840, data do ultimato dirigido pelo governo de Madrid ao executivo português, uma decisão suportada informalmente pela Inglaterra, tão hostil às orientações alfandegárias dos governos setembristas quanto favorável às mudanças políticas suscitadas por Espartero, em Espanha (CARDOSO, 2009, p. 55-56).

Com duração prevista de 25 anos (DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO, 1836, p. 236), este tratado não correspondeu às necessidades e expectativas suscitadas pela sua assinatura, na Espanha ou em Portugal. No primeiro caso, era apontada a cobrança indevida de direitos alfandegários sobre mercadoria desembarcada no Porto, destinada ao país vizinho, onde era objeto de tributação idêntica. No segundo caso, era observada a insuficiência deste acordo, cujo caráter restritivo não permitia o estímulo de complementariedade econômica entre os dois países.

Esta orientação presidia as intervenções de Cláudio Adriano da Costa, defensor das virtualidades da ligação econômica à Espanha, sob a forma de liga alfandegária, dita *prussiana*, conforme o entendimento acerca da reprodução possível e desejável do modelo de organização implementado no espaço alemão desde 1818. Segundo enunciava, “poderia ter algum lugar, se quiséssemos adoptar com a Espanha uma liga prussiana, mas nós tão longe disso que tomáramos edificar as muralhas da China, entre Portugal e Espanha”

(COSTA, 1841, p. 90). O autor voltaria a insistir nesta temática na sua obra *Memória sobre Portugal e Espanha* (COSTA, 1856). Ou de Agostinho Albano de Silveira Pinto, apologista do incremento das infraestruturas de circulação, aliada à ideia de liga peninsular das alfândegas; mas também de Sousa Brandão que, em *O Eco dos Operários* se revelava adepto do federalismo ibérico e reivindicava a união das alfândegas peninsulares como forma de resolver os estrangulamentos econômicos sentidos em Portugal e, subsequentemente, da miséria dos trabalhadores portugueses; como ainda de Manuel Jesus Coelho, em *O Patriota*, crítico do governo português por este não corresponder aos desígnios do congênero espanhol, no âmbito das relações comerciais, uma posição semelhante à esgrimida por António da Costa de Sousa Macedo, em *Leiriense*, partilhada por José Barbosa Leão (PEREIRA, 1997, p. 258-260; BASTIEN, 2009, p. 337-359).

Num contexto diverso, a mesma orientação surgia subjacente às afirmações do visconde de Vila Maior sobre a urgência na construção da rede ferroviária de Trás-os-Montes, proferidas em 26 de janeiro de 1866. Em particular, na transformação da linha de caminho-de-ferro do Douro em "verdadeira linha comercial, ainda que não o fosse senão de baixo do ponto de vista comercial". Segundo o orador, tratava-se de permitir às províncias espanholas de Zamora e Salamanca uma via privilegiada para a exportação dos seus produtos, por intermédio do Porto, também acessível à parte de Valladolid e de Cáceres, mediante a eventualidade desejável da celebração de um novo convênio comercial (DIÁRIO DA CÂMARA DOS DIGNOS PARES DO REINO, 1866, p. 279).

Neste sentido, o recrudescimento do Iberismo, no decurso da segunda metade do séc. XIX, não ficaria alheado das tendências europeias em curso, subsidiárias das doutrinas de List. O objetivo de modernização econômica, compartilhado pelos dois Estados em meados de Oitocentos (JUSTINO, 2009, p. 49-68; TORTELLA, 2001), transformava-se num dos denominadores comuns das relações luso-espanholas, com impacto nas vertentes política e institucional. Acrescia um pendor historicizante forte, uma atenção renovada sobre a geografia peninsular e, por último, uma percepção diferenciada sobre a natureza e relevância dos caracteres identitários no surgimento e na consolidação das comunidades ibéricas. Desta confluência, resultava uma discussão ampla, travada por intelectuais, políticos e agentes econômicos, em torno das virtualidades e desfavores da proximidade entre os países ibéricos (ROCAMORA, 1993, p. 91-98; PEREIRA, 1996, p. 423-462; CHATO, 2004; PEREIRA, 2010, p. 257-284).

Paralelamente, Portugal e Espanha viam-se compelidos à implementação gradual de um paradigma novo, resultante menos das vontades e ou especificidades peninsulares, antes da inserção de cada um dos países no quadro das dinâmicas supranacionais em curso na Europa da época. A observância deste movimento centrípeto, a escala europeia determinava, no contexto ibérico, a celebração de convenções bilaterais, de natureza e alcance setorial – a convenção postal, em agosto de 1850; renovada em 2 de abril de 1862, em vigor em 15 de janeiro do ano seguinte; a convenção consular, em 22 de abril de 1871

(SINOPSE..., 1889, p. 33); o aperfeiçoamento do sistema métrico, em 20 de maio de 1875 (SINOPSE..., 1889, p. 33), a propriedade literária e artística, em 5 de agosto de 1860 e, posteriormente, em 9 de agosto de 1889 (SINOPSE..., 1889, p. 33); a emigração de súbditos sujeitos a recrutamento, em 16 de junho e, de novo, em 13 de julho de 1875 (SINOPSE..., 1889, p. 33) – as quais consubstanciavam mecanismos elementares de cooperação transibérica. Constituíam, por sua vez, uma estrutura basilar construída pelas diplomacias peninsulares, também confrontadas com o tratamento de outros temas que reportavam a interesses vitais para cada um dos Estados, diferenciados ou até inconciliáveis.

Esta premissa observou-se, de forma reiterada, em domínios como comunicações, comércio e trânsito, ou ainda águas territoriais e atividades piscatórias. Paradigmático desta tendência, o convênio para facilitar as comunicações fluviais e férreas, celebrado em 27 de abril de 1866, com o propósito de enquadrar a mobilidade de pessoas e mercadorias em substituição do Tratado de Navegação, de maio de 1835, seria objeto de regulamentação tardia, em razão das dificuldades em concretar o regulamento de trânsito capaz de contemporizar com os interesses luso-espanhóis – fato que nos sugere uma discordância parcial com as ideias defendidas por António Cardoso Monteiro sobre o impacto do convênio de 1866 (CARDOSO, 2009, p. 70). A vigorar desde janeiro de 1877, a aplicação deste acordo ficava aquém dos preceitos estabelecidos pelas potências contratantes, nomeadamente nos artigos 3º, sobre o estabelecimento de depósitos em Madrid e Lisboa para mercadoria em trânsito procedente de Portugal e Espanha; e 4º, relativo às obras para assegurar a naveabilidade dos rios que atravessam os dois territórios. Tratava-se de um fator condicionante da eficácia geral do mesmo convênio, justificado menos com a satisfação dos interesses nacionais, mas com a expansão dos produtos espanhóis no mercado português e, sobretudo nos mercados de exportação dos gêneros nacionais (DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO, 1893a, p. 8).

Embora com as restrições citadas, este convênio para facilitar as comunicações viria a assumir um papel estruturante no quadro do equilíbrio peninsular caracterizado, no aspecto comercial, por um desfasamento manifesto entre as posições espanhola e portuguesa. Ambas convergiam, na premissa basilar, a pertinência em impulsionar maior proximidade dos mercados ibéricos, à qual associavam o impacto virtuoso, por multiplicador, das atividades econômicas nos dois países. Por extensão, nas áreas extraeuropeias sob as respectivas soberanias e influências diretas. De igual modo, a visibilidade das economias ibéricas no âmbito europeu constituía um elemento central do argumentário da proximidade, cultivado pela chancelaria espanhola na segunda metade do séc. XIX. Decerto não esquecida essa entidade, e seus representantes em Lisboa, das resistências lusas à proposta para a constituição de uma liga aduaneira, congénere a outras existentes na Europa, apresentada por Miguel Fernandez de los Rios, em junho de 1870. Assente na existência de uma pauta comum a ambos os países, para direitos de importação e exportação, e na divisão equitativa do produto cobrado nas alfândegas (NEGÓCIOS..., 1893, p. 95), esta fórmula divergia claramente da modalidade dilecta portuguesa, conservadora no tratamento da tributação

aduaneira e da circulação de produtos, como se aferia das instruções enviadas por Casal Ribeiro, enquanto ministro dos Negócios Estrangeiros, ao representante português em Madrid, em novembro de 1866 (NEGÓCIOS..., 1893, p. 94).

Esta divergência constituía o ponto de partida para o processo negocial encerrado em 20 de dezembro de 1872, data da assinatura do primeiro tratado de comércio e navegação entre Portugal e Espanha. Com uma duração prevista de oito anos, este acordo impunha restrições ao alcance original pretendido por cada uma das duas partes. A Espanha via-se compelida a abdicar, no imediato, das perspectivas de união aduaneira ibérica, a conceber em moldes que refletiam as orientações apresentadas pela Associação Peninsular, em junho de 1869 (MOLINA, 1870, p. 225-227). Saliente-se o interesse do autor pela união aduaneira e pelos mecanismos da concretização respectiva, os quais elencava: exposições industriais periódicas hispano-portuguesas-americanas; exposições industriais regionais luso-espanholas; admissão dos valores públicos e das sociedades portuguesas à quotização e contratação nas bolsas e mercados espanhóis em iguais condições; formação de novas sociedades entre banqueiros e comerciantes da Associação Peninsular destinadas ao investimento em Portugal; prêmios de estímulo e proteção por outros meios aos industriais portugueses com interesse em radicar estruturas produtivas em Espanha e idêntico tratamento aos espanhóis investidores em Portugal; a unificação das tarifas de transportes por caminhos-de-ferro, vapores, etc.; o auxílio público à construção de novas linhas férreas para reforço da comunicação entre ambos os países; as ajudas públicas ao estabelecimento de grandes linhas de vapores para comunicação direta de todo o litoral; o incremento das casas de comércio e de exposição de produtos portugueses em Espanha e produção espanhola em Portugal; a uniformização legislativa no domínio das águas e dos pastos; o estabelecimento de colônias agrícolas nas áreas despovoadas de ambos os países e oferta de estímulos aos portugueses disponíveis para se estabelecer em Espanha e aos espanhóis em Portugal; o estabelecimento de instituições de crédito comuns aos dois países, entre outros.

A Portugal cabia, obtido o reconhecimento da sua fórmula contratual, integrar a Espanha no núcleo de países com os quais celebrava tratado de comércio e navegação, assente na cláusula da nação mais favorecida (CORREIA, 1922, p. 23-38). Saliente-se, uma prática conforme ao objetivo de construir um regime de comércio externo capaz de satisfazer os propósitos do modelo econômico fontista, de integração paulatina de Portugal no sistema econômico alargado, ditado pelo ritmo das potências industriais europeias e extraeuropeias. Esta inserção implicava um percurso exigente, e não isento de revezes, para as estruturas econômicas e sociais portuguesas, como se apreciava nas reformas de Fontes Pereira de Melo, nos domínios das infraestruturas, da organização administrativa e do aparelho fiscal, comumente impopulares (JUSTINO, 2009, p. 49-68).

Encimado pela Grã-Bretanha (com a qual celebrava um Tratado de Comércio e Navegação relativo à Índia, em 26 de dezembro de 1878, além de uma convenção suplementar

ao Tratado de 1842, em 22 de maio de 1882), o núcleo supramencionado era constituído pela Rússia (em 28 de fevereiro de 1851), pelo Peru (em 26 de março de 1853), com a Libéria (em 4 de março de 1865), pela Áustria-Hungria (em 13 de janeiro de 1872), pela Alemanha (em 2 de março de 1872), pela Itália (em 15 de julho de 1872); viria a ser, posteriormente, alargado com a inclusão da Suíça (em 6 de dezembro de 1873), da Bélgica (em 23 de fevereiro de 1874), dos Países Baixos (em 9 de janeiro de 1875), da Grécia (em 12 de janeiro de 1877), da Bolívia (em 10 de maio de 1879), da França (em 19 de dezembro de 1881 – trata-se do segundo tratado de comércio e navegação celebrado entre os dois países; o primeiro remontava a abril de 1867 –, convenção adicional em 13 de maio do ano seguinte), do Havai (em 5 de maio de 1882) e da Dinamarca (em 20 de dezembro de 1887). Neste elenco foram privilegiados os tratados de comércio e navegação denunciados entre os anos de 1890 e 1892, por constituiriam os eixos estruturantes do sistema comercial português, no período referido. Contudo, o mesmo regime implicava igualmente a celebração de convênios ou acordos de natureza específica, assim como a manutenção estrita de ligações vertidas em tratado em momento anterior à Regeneração. Tal era o enquadramento das relações comerciais entre os Estados Unidos da América e Portugal, resultante do tratado negociado por João Baptista Almeida Garrett e Edward Havanagh, celebrado em 26 de agosto de 1840 e ratificado oito meses depois. Com um prazo de seis anos, renovável, este tratado de comércio e navegação viria a expirar apenas em 31 de janeiro de 1892, por denúncia de ambas as partes contratantes, apesar de a tarifa Mackinley ter constituído uma violação expressa do seu articulado, segundo a perspectiva portuguesa.

Neste cômputo transversal, a Espanha tipificava um padrão específico para a diplomacia econômica portuguesa, cujas prioridades pareciam longe de privilegiar, entre as décadas de 40 e 70 do séc. XIX, o critério da proximidade geográfica. Explicava-se, assim, a inclusão espanhola tardia no núcleo de países com os quais Portugal mantinha contatos comerciais regulamentados por convênio. Por seu turno, a similitude dos gêneros produzidos pelos dois países e as diferenças do perfil das economias ibéricas (BAIROCH, 1976, p. 260-270), longe de inspirar um entendimento mais amplo, conforme aos propósitos enunciados pela Espanha, introduzia um elemento de instabilidade constante nas relações comerciais luso-espanholas, apreciável no período posterior a 1878, no quadro das negociações destinadas a estabelecer um novo tratado.

O processo de negociação luso-espanhol, neste contexto, viria a estender-se até 1882, data da assinatura de um novo acordo comercial, construído em bases diversas do primeiro, como forma de corresponder às alterações na tributação aduaneira aprovadas pela Espanha, no mesmo ano. Para Portugal, nas palavras de José Vicente Barbosa du Bocage, em 16 de janeiro de 1885, esta circunstância implicava um acréscimo de concessões atribuídas ao parceiro ibérico, em que se destacavam as isenções de direitos sobre os artigos de maior trânsito, por vias terrestre – gado vacum, lanígero e caprino – e marítima. O executivo regenerador realçava a relevância deste entendimento na abertura do mercado espanhol ao sal português e ainda às suas repercuções no comércio do pescado – da

sardinha salgada e prensada, do peixe prensado e salgado, fumado e de escabeche, e do marisco – então relevantes, e com larga potencialidade de crescimento, graças à decisão assumida pelas partes contratantes em igualar os direitos alfandegários.

Estas condições permitiriam compensar outros aspectos apontados como de menor impacto, a saber: a redução de tributos aplicáveis ao vinho, azeite, cereais, farinhas, produtos cujo acesso facilitado ao mercado português sugeria maior pressão sobre os produtores nacionais congêneres. Este fato, aliás, explicava as renitências parlamentares na ratificação do Tratado que, tendo sido assinado por António de Serpa Pimentel e Filipe Mendez de Vigo y Osorio, em 12 de dezembro de 1883, viria a ser aprovado dois anos mais tarde, com forte oposição do Partido Progressista. Em vigor desde então, tal circunstância não constituía fundamento para modificar a data prevista para o seu final, em junho de 1887.

A Espanha mostrava-se, no entanto, favorável à manutenção de um enquadramento comercial privilegiado com o parceiro ibérico, intenção dada a conhecer ao representante português em Madrid, Conde de Casal Ribeiro, em fevereiro. O objetivo espanhol consistia em negociar um novo acordo de comércio e navegação com Portugal na vigência do celebrado em 1883. Mas, na esteira da experiência conseguida com a pauta anexa ao Tratado em vigor, era propósito de Madrid torná-la genérica no âmbito das relações comerciais na Península, conforme as bases apresentadas quer ao encarregado de negócios português em Espanha, quer diretamente ao governo de Lisboa. Tais consistiam: 1<sup>a</sup> liberdade completa do tráfico de gados na fronteira terrestre de ambos os países; 2<sup>a</sup> liberdade aduaneira, nas alfândegas terrestres de todos os artigos de produção exótica, importados em Portugal e Espanha, de outros países, a fim de que a sua circulação no interior da península seja completamente livre; 3<sup>a</sup> livre entrada em ambos os países, por fronteira terrestre, de todo o artigo que não tenha sido produzido em média, anual do último quinquénio, na quantidade de 2500 pesetas e meio conto de reis em Portugal; 4<sup>a</sup> facilidades de todo o gênero para o tráfico internacional, tanto na direção da França como da Itália e dos portos do Mediterrâneo; 5<sup>a</sup> Revisão do tratado de pesca e navegação, no sentido da liberdade absoluta (NEGÓCIOS..., 1893, p. 92-93). No primeiro caso, “tendo em conta que esta medida responde melhor a fins administrativos e políticos do que comerciais, levar-se-á a cabo de maneira que não apareça como estipulado no novo tratado excepto quando os negociadores o derem por ultimado” (NEGÓCIOS..., 1893, p. 93). No segundo, “admitida esta base, será preciso igualar os direitos que estes artigos pagam nas alfândegas marítimas dos dois países com o objectivo de não permitir que haja preferência de um porto sobre os outros” (NEGÓCIOS..., 1893, p. 93).

A réplica do executivo português era adepta à prorrogação do Tratado de 1883 e ao desinteresse pela revisão dos termos contratuais vigentes; carecia, no entanto, do acordo espanhol em domínios setoriais como o trânsito, terrestre e marítimo, e as pescas. Gerado o impasse, as partes concertavam, em 18 de junho de 1887, um *modus vivendi* e, simultaneamente, as seguintes bases do novo tratado: 1º Os governos de Portugal e Espanha

obrigavam-se a estudar, de comum acordo, quais os produtos de importação estrangeira que, sem prejuízo dos interesses peculiares a cada país, poderiam ser igualados na taxa dos direitos a pagar nas alfândegas marítimas da península e terrestres de França; 2º os dois governos estudariam igualmente quais as mercadorias que, fazendo objeto de comércio da fronteira e próprio da raia, poderiam ser livremente importadas ou sujeitas a direitos iguais e módicos nas alfândegas terrestres. Estudariam especialmente tudo quanto respeitava a importação de gados vivos pela fronteira; 3º os governos obrigavam-se a estabelecer nos tratados, que de futuro celebrarem, a reserva de que não ficam compreendidas no tratamento da nação mais favorecida as vantagens especiais que um país concede ao outro com o fim de facilitar o seu comércio de fronteira ou as vantagens particulares concedidas por um ao outro Estado; 4º os governos concordavam em dar-se plena execução ao convênio de trânsito existente (de 1866, ratificado em 1877); 5º o tratado de comércio e o convênio regulamentar de pesca seriam prorrogados por um ano, ou seja, até 30 de junho de 1888; 6º durante a prorrogação, o gado vacum e suíno procedente da Espanha e importado em Portugal, por terra, pagaria 5% *ad valorem*. Direito igual seria aplicado pela fronteira de terra, em Espanha, ao gado procedente de Portugal; 7º o gado lanígero e caprino ficou isento de direitos (NEGÓCIOS..., 1893, p. 124-125).

As dificuldades encontradas pelo governo chefiado por Moret, na aprovação do *modus vivendi* nas câmaras, permitiam ao executivo espanhol recuperar a sua posição original, entretanto ajustada às pretensões portuguesas já conhecidas. Dessa convergência, resultavam as novas bases de negociação, apresentadas a Lisboa, em novembro de 1887. A nova (velha) posição espanhola centrava-se em sete artigos estruturantes, a saber: a discussão simultânea dos tratados de pesca e comércio, a liberdade nas alfândegas terrestres de todos os artigos de produção exótica importados em Portugal e Espanha de países terceiros, com o objetivo de tornar livre a sua circulação. Admitida esta base, seria necessário igualar os direitos a pagar por estes artigos nas alfândegas marítimas; a livre entrada, em ambos os países, via terrestre, de todo o artigo que não seja produzido em média anual, no quinquénio anterior, na quantidade de 2500 pesetas na Espanha e meio conto de reis em Portugal; a completa liberdade de tráfico de gados nas fronteiras terrestres e remoção dos entraves à liberdade completa de pastos; um conjunto de isenções e facilidades não aplicáveis a outros países; as facilidades aplicáveis a qualquer gênero que se destinasse à França ou ao Mediterrâneo; por último, o acordo de ambos os países para as obras necessárias à navegação do Tejo (NEGÓCIOS..., 1893, p. 141).

A resposta portuguesa não tardou, conhecida no mesmo mês, refletia as dificuldades do governo de Lisboa na escusa completa a Madrid e, simultaneamente, a assunção de prioridades internas em matéria de tributação alfandegária, cuja feição protecionista, orientada para a defesa da indústria e agricultura nacionais, era incompatível com os objetivos espanhóis de abertura comercial à escala ibérica. Nesse sentido, o ministro dos Negócios Estrangeiros Barros Gomes refugiava-se nas alterações à pauta portuguesa para explicar a impossibilidade lusa em acompanhar os intentos do parceiro ibérico (PAUTA..., 1887). Sem

desprimo da disponibilidade portuguesa em aceder à discussão simultânea dos tratados de pesca e de comércio a negociar, revestindo este último, necessariamente, de um carácter restritivo.

No início do ano seguinte, as divergências luso-espanholas em torno desta matéria ganhavam novo alento: à recepção das afirmações proferidas pelo Marquês de Viesca, exortando o governo espanhol a promover uma união aduaneira entre os parceiros ibéricos, como ainda à alegada convergência entre os defensores do livre-cambismo e do protecionismo sobre as virtualidades do mercado ibérico para a economia espanhola, Lisboa reagia com o retardamento das negociações. Esta posição manteve-se mesmo depois de fevereiro de 1888, data em que a Espanha adotava novas regras para a entrada de animais nas fronteiras, por motivos sanitários – a partir de então restrita às alfândegas de 1<sup>a</sup> classe. Por seu turno, a Espanha ressentia-se dos incidentes ocorridos no parlamento português, da recusa dos corpos consultivos na celebração do novo tratado e ainda das opiniões expressas na imprensa portuguesa sobre os verdadeiros propósitos do governo espanhol. Estes seriam os fundamentos do memorando enviado por Mendez de Vigo a Barros Gomes, em abril de 1888, quando se enunciava claramente a disposição espanhola em dar início a uma guerra de tarifas como forma de sanar o impasse negocial (NEGÓCIOS..., 1893, p. 188).

Em reação, o executivo português alegava a diversidade de legislação fiscal, a similitude das produções agrícola e industrial, a natureza do regime aduaneiro, protecionista, a que Portugal se encontrava submetido para justificar as dificuldades no acolhimento das propostas espanholas. Segundo Barros Gomes, a crise agrícola e o impacto das restrições sanitárias impostas pela Inglaterra aos gados provenientes de Portugal contribuíam para debilitar a posição negocial portuguesa.

Este diferendo prolongava-se até 1890, a sua resolução não seria alheia a fatores exógenos ao quadro estritamente peninsular em que figuram o Ultimatum Britânico (CUESTA, 1975; TELO; GOMEZ, 2000), a revisão das políticas alfandegárias na Itália e, sobretudo na França (ASSELAIN, 1984, p. 152-160), com impacto na capacidade para o escoamento dos vinhos peninsulares, ou ainda a recusa das câmaras brasileiras na ratificação do tratado de comércio e navegação negociado entre Portugal e esta república sul-americana, desde março de 1888. Aprovado em janeiro de 1892, o acordo comercial previa benefícios importantes para uma vasta panóplia de produtos nacionais, para os vinhos, azeite, vinagre, sal, rolhas de cortiça, frutas, a troco das concessões portuguesas ao açúcar brasileiro (ECONOMISTA PORTUGUÊS, 1892b, p. 1). Os benefícios deste tratado respeitavam aos vinhos, azeites, vinagres, sal, rolhas de cortiça, frutas verdes, frutas secas, cebolas, alhos, calçado, escovas, pincéis, artigos cerdosos, pedras e mármores em bruto, além de produtos cerâmicos. Vale salientar a melhoria das condições de acesso ao mercado brasileiro como um tema de consenso no quadro partidário português, monárquico ou republicano. Tal fato explicava a transversalidade da atuação diplomática portuguesa, apesar do afastamento

dos agentes promotores do acordo, os progressistas, em janeiro de 1890, substituídos por executivos extrapartidários e, posteriormente, regenerador (SOUSA, 2004).

Com o seu malogro, Portugal concentrava-se no estabelecimento de um acordo comercial com o parceiro ibérico, tornado desejável por fatores também endógenos à situação portuguesa. A crise financeira de 1891-1893 vinha aliar-se às repercuções da denominada "crise dos tratados" na economia portuguesa, traduzidas na perda de mercados externos para algumas das indústrias portuguesas com um índice elevado de mão de obra: o setor das pescas, em particular no Algarve, era afetado com a denúncia do tratado de comércio entre Portugal e Itália. Tal como o segmento das cortiças que, após as restrições impostas pela tarifa McKinley à entrada da produção nacional nos EUA, via-se confrontada com o encerramento do mercado alemão para os produtos transformados, a partir de 1892. As modificações da pauta espanhola, adotadas em janeiro de 1891, com particular impacto nos direitos de importação aplicáveis a alguns dos produtos mais comercializados entre Portugal e Espanha, constituíam uma pressão adicional sobre o executivo português na prossecução do diálogo com o parceiro ibérico (CARRERAS; TAFUNEL, 2010, p. 183-219).

A esta pressão haveria ainda de se acrescentar outros fatores como as iniciativas da colônia espanhola radicada no Porto junto do governo de Madrid (ECONOMISTA PORTUGUÊS, 1890, p. 2) e a eventualidade de um desfecho favorável das negociações bilaterais entre a França e a Espanha acerca dos direitos alfandegários sobre o álcool, logo sobre a presença de vinhos espanhóis no mercado francês, em detrimento do produto português (DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO, 1892, p. 7). Neste contexto, considere-se ainda a publicação do novo regime aduaneiro espanhol, recebido em Portugal como um instrumento de pressão sobre o governo de Paris; contudo, também o seria reconhecidamente sobre o executivo de Lisboa. A imprensa portuguesa evidenciava a flexibilidade da nova pauta alfandegária espanhola, provida de duas tarifas, a máxima, aplicável aos países que não fizeram concessões especiais à Espanha, e a mínima, cujo benefício era concedido aos parceiros comerciais que atribuissem à economia espanhola as suas tarifas mínimas (ECONOMISTA PORTUGUÊS, 1892a, p. 1-2).

Nesta conjuntura, as negociações do tratado de comércio e navegação entre Portugal e Espanha ganhavam um novo alento: em 16 de fevereiro de 1891, Barbosa du Bocage, enquanto ministro dos Negócios Estrangeiros, instruía o representante português em Madrid no intuito de estabelecer um entendimento primordial, sob a forma de *modus vivendi*, com o parceiro ibérico. Casal Ribeiro, posteriormente substituído pelo Conde de S. Miguel, ficava igualmente informado sobre as bases negociais assumidas pelo executivo de Lisboa, a saber, o estudo comum, desenvolvido por comissários dos dois países, sobre as especificidades pautais e o compromisso mútuo de estabelecer nos futuros tratados com potências terceiras, a reserva de não se compreenderem na aplicação da cláusula da nação mais favorecida as concessões trocadas entre Portugal e Espanha.

Entre os meses de julho e agosto seguintes, cada uma das partes designava os seus

vogais da comissão mista de estudos. A comissão espanhola ficava constituída em 29 de agosto de 1891 na sequência da designação de D. José Ruiz Gomez e D. Julian Castedo; no caso português, os representantes lusos, nomeados em 18 de julho de 1891 – Augusto de Sequeira Thedin e João de Sousa Calvet de Magalhães, posteriormente substituído por Francisco de Salles Lencastre – eram instruídos pelo ministro da Fazenda, Joaquim Pedro de Oliveira Martins, sobre as orientações genéricas a adotar nesta negociação diplomática: 1<sup>a</sup> a vigência do tratado não deveria exceder os dez anos, findos os quais convinha ao Estado português a manutenção respectiva até um ano depois da denúncia que porventura fosse apresentada; 2<sup>a</sup> o princípio das vantagens intransmissíveis a potências terceiras; 3<sup>a</sup> as concessões deveriam privilegiar a valorização dos produtos agrícolas e das indústrias extrativas nacionais, por meio da fixação recíproca de iguais direitos de importação em ambos os países; 4<sup>a</sup> Portugal assumia-se disponível a fazer concessões nos direitos de importação dos seguintes produtos originários do país vizinho: gado bovino, ferro coado ou laminado, carvões minerais, ou outros produtos industriais desde que não concorrentes com produção similar portuguesa; 5<sup>a</sup> o tratado não deveria inscrever-se apenas ao regime de fronteira; e, 6<sup>a</sup> o regime internacional de trânsito deveria ser considerado independente do tratado de comércio e navegação (NEGÓCIOS..., 1893, p. 286-290).

As negociações viriam a prolongar-se até 27 de março de 1893, data da assinatura formal do Tratado de Comércio e Navegação. Em junho do mesmo ano, este documento era ratificado, na sequência do debate e aprovação em sede parlamentar em que transpareciam diferentes sensibilidades acerca da Espanha e das virtualidades e/ou prejuízos da proximidade econômica patente e subliminar ao tratado em apreço. Destacavam-se na crítica algumas das figuras emblemáticas do Partido Progressista – Fernando Matoso dos Santos e José Frederico Laranjo –, cingido pelo apoio expresso de Mariano Cirilo de Carvalho, relator do parecer sobre a proposta de Tratado. No Partido Regenerador, o tema não granjeava a unanimidade dos seus representantes com assento parlamentar, apesar de se tratar de uma iniciativa apresentada pelo executivo presidido por Hintze Ribeiro, resultante do esforço continuado de alguns protagonistas de relevo nessa estrutura partidária como José Maria Casal Ribeiro e, numa fase posterior, João Franco.

No primeiro caso, tratava-se de um defensor convicto da ligação preferencial, política e econômica, entre os países ibéricos: esta convicção, perfilhada desde meados do séc. XIX, seria mantida e cultivada pelo Casal Ribeiro após o seu ingresso no Partido Regenerador. No âmbito desse, fosse enquanto titular dos Negócios Estrangeiros fosse enquanto representante português na Espanha, distinguia-se por dar continuidade às suas ideias, não raras vezes mal aceites ou receadas pelos seus congêneres ou pelos responsáveis do governo (conforme ocorrido no período entre 1887 e 1888, quando da crise diplomática entre Portugal e Espanha). Este tratado significava, em larga medida, a consagração do seu trabalho de longo prazo, fato reconhecido pelos seus correligionários, como o Visconde de Pindela, na câmara dos deputados (DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO, 1893c, p. 14).

O segundo caso configurava o exemplo de uma orientação política eivada de pragmatismo da qual decorria a asserção franquista de, perante o afastamento político e comercial inglês, Portugal via-se na contingência de procurar novos parceiros/aliados europeus e extraeuropeus, quer entre os mercados de maior potencialidade de crescimento – o Brasil e a Espanha. Consistia, por outro lado, numa fórmula de neutralizar ameaças eventuais à soberania nacional em período de particular fragilidade da posição portuguesa no concerto das nações europeias – uma categoria na qual a Espanha se encontrava naturalmente inscrita em posição cimeira. Estas percepções, verbalizadas na Câmara dos Deputados desde maio de 1894 – “Há duas nações que, para nós, primam sobre todas as outras, uma é a Espanha e a outra é o Brasil. A Espanha é nossa irmã, o Brasil é nosso filho. [...] Não há ninguém que propugne mais abertamente pelas cordiais e afectuosas relações entre Portugal e Espanha” –, evidenciavam-se na conduta e soluções políticas defendidas por Franco desde 1890 (DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO, 1894, p. 304). Exemplo disso, a reforma dos impostos de tonelagem, da sua lavra, apresentada em julho de 1890, assente na necessidade de aproximar os direitos de cobrança e a matéria objeto de coleta ao praticado pelo parceiro ibérico (DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO, 1890, p. 1560-1564).

Mas ambos não ficavam alheios às críticas dos seus correligionários, como as preconizadas por Ferreira de Almeida, centradas sobre a alienação de soberania em matérias sensíveis como a delimitação das áreas de pesca exclusiva e a jurisdição penal aplicável em casos de incumprimento (DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO, 1893b, p. 48).

No campo partidário antimonorquico, ao Tratado de Comércio e Navegação de março de 1893 estavam reservados entendimentos muito diferenciados. Na Câmara dos Deputados, Teixeira Queiroz destacava-se ao instar os demais parlamentares a profundarem as bases matriciais deste acordo, com o objetivo de induzir à formação de um bloco aduaneiro ibérico, mecanismo por meio do qual supunha possível resgatar os Estados peninsulares da decadência tendencial compartilhada, por oposição à Europa industrializada em crescimento. Segundo o autor,

Por consequência, em vez de um tratado que significa, por assim dizer, em parte uma luta, eu entendo que devíamos fazer uma liga económica de defesa aduaneira com aquele país e faço votos que assim aconteça no futuro, e farei o possível para chegarmos a esse resultado [...]. Eu desejaría que o tratado em discussão fosse mais livre no ponto de vista comercial, que fosse mais amplo para se chegar a profícios resultados económicos e que tivesse uma margem mais largamente política para que os dois povos se pudessem conhecer e estimar intimamente, porque o comércio foi sempre considerado, e hoje mais que nunca é reconhecido, como sendo um dos mais eficazes elementos de civilização dos povos (DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO, 1893c, p. 15).

Posição diversa era assumida por Rodrigues de Freitas (ALVES, 1999) que, em 1888, partia dos mesmos argumentos para desaconselhar a feitura de um tratado comercial com

a Espanha, uma vez conhecidas as expectativas fusionistas associadas ao referido acordo às quais acrescentava a inutilidade econômica (FREITAS, 1888, p. 1). Neste artigo e seguintes, Rodrigues de Freitas aludia à "fantasia espanhola, fácil e arrojada, acharia prontamente numerosas consequências óptimas de unidade peninsular, tudo venturas e nem um só dano". Explicava, por outro lado, a improficiência de um tratado, tendo em vista o comportamento das importações e exportações portuguesas no decurso do tratado em vigor entre 1885 e 1887, cujo saldo positivo revertia, unicamente, para a Espanha. Estranhamente, as mesmas reservas inspiravam a cautela de Consigliero Pedroso (NUNES, 1993), entre os meses de março e maio de 1893, uma lógica que conflituava frontalmente com as orientações expressas pelo mesmo deputado, em março de 1885, a respeito da proposta de reorganização dos serviços das alfândegas:

Refiro-me à união das alfândegas portuguesas e espanholas, ao que poderemos chamar, para nos servirmos de uma frase já consagrada, o zollverein peninsular. Para ninguém é desconhecido, Sr. Presidente, que a união alfandegária dos dois países, que um zollverein hispano-português, seria uma reforma de grande alcance económica para qualquer dos dois países (DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO, 1885, p. 1032).

Globalmente bem acolhido pela imprensa periódica portuguesa, também atenta às suas repercussões europeias, o tratado foi sujeito a regulamentação posterior, em julho de 1894, nos domínios do comércio terrestre por caminho ordinário (DIÁRIO DO GOVERNO, 1894, p. 1449-1759), do trânsito fluvial nos rios Minho, Douro, Tejo e Guadiana, na parte que serve de limite entre Portugal e Espanha (DIÁRIO DO GOVERNO, 1894, p. 1759-1764), do comércio marítimo (DIÁRIO DO GOVERNO, 1894, p. 1765), do serviço de vigilância e repressão do contrabando e descaminhos de direitos (DIÁRIO DO GOVERNO, 1894, p. 1766-1767).

Em vigor desde então, este tratado constituía, por um lado, o vínculo institucional de maior estabilidade alcançado entre os dois estados ibéricos em Oitocentos – viria a ser denunciado nos finais de setembro de 1913. Por outro, correspondia ao início de uma nova fase da diplomacia econômica portuguesa, caracterizada pela lógica do bilateralismo comercial estrito, subsidiário das opções alfandegárias consagradas em 1892 e de um novo esforço de diversificação de mercados externos, tão relevante quanto urgente perante a indisponibilidade inglesa em renovar os acordos comerciais denunciados em janeiro de 1892. Tal circunstância mantida até as vésperas da I Guerra Mundial, configurava outra das características deste período durante o qual as potências continentais, em particular a Alemanha (principalmente depois da assinatura do Tratado de Comércio e Navegação com essa potência, em 1908, em vigor a partir de 1910), mas também a Espanha, adquiriam nova projeção econômica no espaço português (MIRANDA, 1991, p. 33-36).

## Referências

ACTE de Congrès de Vienne de 9 de juin de 1815 avec ses Annexes. Edition Officielles. Vienne: Imprimerie Impériale et Royale, 1815. Annexe XVI – Règlements pour la libre navegation des rivières, p. 306-332.

ALVES, J. F. Rodrigues de Freitas: Intervenções Parlamentares (1870-1893). Lisboa: Assembleia da República/Afrontamento, 1999.

ASSELAIN, J. C. *Histoire Économique de la France du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*. I De l'Ancien Régime à la Première Guerre Mondiale. s.l.: Éditions du Seuil, 1984.

BAIROCH, P. *Commerce Exterieur et Développement Economique de Europe au XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris: Mouton e Co., 1976.

BASTIEN, C. A Integração europeia vista pelos economistas portugueses – uma perspectiva de longo prazo. *Análise Social*, Lisboa, v. XLIV, p. 337-359, 2009.

BOLETIM COMERCIAL. Ministério dos Negócios Estrangeiros. Direcção Geral dos Negócios Comerciais e Consulares, Lisboa, v. II, n. 2, p. 266-267, fev. 1899.

BONIFÁCIO, M. F. *Seis Estudos sobre o Liberalismo Português*. Lisboa: Editorial Estampa, 1991.

CÂMARA, B. C. Relações Económicas com o Exterior. In: LAINS, P.; SILVA, A. F. *História Económica de Portugal 1700-200*: O século XIX. Lisboa: ICS, 2005. p. 337-356.

CARDOSO, A. M. A Questão da Livre Navegação do Douro e a crise de 1840 entre Portugal e Espanha. In: CAIRO CARON, H.; GODINHO, P.; PEREIRO PÉREZ, X. *Portugal e Espanha: Entre discursos de centro e práticas de fronteira*. Lisboa: IELT/Colibri, 2009. p. 55-76.

CARRERAS, A.; TAFUNEL, X. *Historia Económica de la España Contemporánea (1789-2009)*. Barcelona: Critica, 2010.

CATROGA, F. Nacionalismo e Ecumenismo. A Questão Ibérica na Segunda Metade do Séc. XIX. *Revista Cultura História e Filosofia*, Lisboa, v. IV, p. 419-463, 1985.

CHATO, I.G. *Las Relaciones entre España y Portugal a través de la Diplomacia (1846-1910): La incidencia de la política exterior en la construcción de la identidad nacional*. Mérida: Editora Regional de Extremadura, 2004. 2 v.

COLECÇÃO de Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potências desde 1640 até ao presente. Lisboa: Imp. Nacional, 1857. Tomo VI.

- CORREIA, F. A. *Política Económica Internacional*. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1922.
- COSTA, C. A. *Exame do Orçamento de Portugal*. Lisboa: Oficina de M. J. Coelho, 1841.
- COSTA, C. A. *Memória sobre Portugal e Espanha*. Porto: Typ. De Castro e Irmão, 1956.
- CUESTA, P. *A Espanha Ante o Ultimato*. Lisboa: Livros Horizonte, 1975.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS DIGNOS PARES. Lisboa: Imprensa Nacional, sessão n. 14, 26 jan. 1866, p. 279.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO. Lisboa: Imprensa Nacional, sessão n. 19, 26 jan. 1836, p. 326.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO. Lisboa: Imprensa Nacional, sessão n. 11, 13 nov. 1840, p. 212.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO. Lisboa: Imprensa Nacional, sessão n. 40, 8 abr. 1885, p. 1032.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO. Lisboa: Imprensa Nacional, sessão n., 28 jul. 1890, p. 1560-1564.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO. Lisboa: Imprensa Nacional, sessão n. 22, 9 fev. 1892, p. 7.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO. Lisboa: Imprensa Nacional, sessão n. 19, 3 fev. 1893a, p. 8.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO. Lisboa: Imprensa Nacional, sessão n. 39, 30 maio 1893b, p. 48.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO. Lisboa: Imprensa Nacional, sessão n. 40, 31 maio 1893c, p. 15.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DO REINO. Lisboa: Imprensa Nacional, sessão n. 17, 30 out. 1894, p. 304.
- DIÁRIO DO GOVERNO. Lisboa: Imprensa Nacional, n. 149, 6 jul. 1894.
- ECONOMISTA PORTUGUÊS. Revista Semanal. Lisboa, n. 2684, 17 ago. 1890, p. 2.
- ECONOMISTA PORTUGUÊS. Revista Semanal. Lisboa, n. 3100, 9 jan. 1892a, p. 1-2.

ECONOMISTA PORTUGUÉS. Revista Semanal. Lisboa, n. 3106, 16 jan. 1892b, p. 1.

FREITAS, J. R. A União Ibérica e o Tratado de Comércio com a Espanha. *Comércio do Porto*, Porto, n. 102, p. 1, 25 abr. 1888.

GOMEZ, H. Historia, Identidad Nacional y Vecindad Iberica. In: GOMÉZ, H.; TELO, A. *La Mirada del Outro. Percepciones Luso-Españolas desde la Historia*. Mérida: Junta de Extremadura, 2001. p. 25-33.

HABERLER, G. A Survey of International Trade Theory. *Special Papers in International Economics* – Princeton University, n. 1, p. 1-78, jul. 1961.

JUSTINO, D. *A Formação do Mercado Nacional (1810-1913)*. Lisboa: Vega Editores, 1988-1989. 2 v.

JUSTINO, D. O Livre Câmbio e o fontismo revisitados através dos debates parlamentares. In: SERRÃO, J. V.; PINHEIRO, M.; FERREIRA, M. F. S. M. *Desenvolvimento Económico e Mudança Social: Portugal nos últimos dois séculos*. Lisboa: ICS, 2009. p. 49-68.

LAINS, P. *A Economia Portuguesa no séc. XIX: Crescimento Económico e Comércio Externo 1851-1913*. Lisboa: INCM, 1995.

MIRANDA, S. *Portugal: o círculo vicioso da dependência (1890-1939)*. Lisboa: Editorial Teorema, 1991.

MOLINA, R. *Portugal, Su origem, constitucion e Historia politica en relacion com la del resto de la Peninsula*. Sevilha/Madrid: Félix Periá, 1870.

NEGÓCIOS Estrangeiros. Documentos apresentados... Negociações com Espanha. Comércio, trânsito, pesca. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.

NUNES, L. R. M. *Zófimo Consigliero Pedroso: Vida, Obra e Acção Política*. 1993. 432 f. Dissertação (Mestrado em História Cultural e Política) – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1993.

O'BRIEN, D. P. *The Classical Economists Revisited*. Princeton: Princeton University Press, 2004.

PAUTA geral das alfândegas do continente de Portugal e ilhas adjacentes. Aprovada por Decreto de 22 de setembro de 1887. Lisboa: Imprensa Nacional, 1887.

PEREIRA, M. C. M. A navegação do rio Douro no séc. XIX. Algumas questões. *Douro - Estudos e Documentos*, v. II, n. 4, p. 251-269, 1997.

PEREIRA, M. C. M. Concertação Económica e Peninsular e União Aduaneira na Imprensa Portuense – propostas e resistências no 3º quartel de Oitocentos. *Revista da Faculdade de Letras, História, Porto, 2ª série, v. 13, p. 423-462, 1996.*

PEREIRA, M. C. M. Iberismo e Nacionalismo da Regeneração à República. Entre Utopia e Distopia. *Ibéria - Revista de História das Ideias, Coimbra, v. 31, p. 257-284, 2010.*

RAMEL, F. *Anthologie des Relations Internationales*. Paris: Presses de Sciences Politiques, 2011.

RIBEIRO, M. M. T. Portugal e Espanha – Estados Liberais: Singularidades e Afinidades. In: SOUSA, F. et al. *Relações Portugal-Espanha, uma História Paralela, um Destino Comum*. Porto: Cepese/Fundação Rei Afonso Henriques, 2002. p. 203-212. (II Encontro Internacional).

ROCAMORA, J. A. Causas do Surgimento e Fracasso do Nacionalismo Ibérico. *Análise Social, Lisboa, n. 122, p. 91-98, 1993.*

*SINOPSE dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potências e que não foram expressamente revogados*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1889.

SOUSA, V. A. *Comércio entre Portugal e Brasil nos inícios do séc. XX: o Inquérito Comercial de 1916 e as propostas de uma comunidade Luso-Brasileira*. 2004. 155 f. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea) –Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2004.

TELO, A. J.; GOMEZ, H. *Espanha e Portugal nos sistemas internacionais contemporâneos*. Lisboa: Cosmos, 2000.

TORTELLA, G. *El desarollo de la España contemporánea: Historia económica de los siglos XIX y XX*. Madrid: Alianza Editorial, 2001.

## Notas

1 A avaliar pelas perspectivas traçadas por Carlos Creus, encarregado de Negócios da Espanha em Portugal, a 27 de novembro de 1839, a queda do ministério presidido pelo Barão da Ribeira de Sabrosa, ocorrida no dia anterior, constituía um elemento relevante para desbloquear o processo negocial. Tratava-se, contudo, de um otimismo infundado: o novo executivo, chefiado por Rodrigo da Fonseca Magalhães, embora favorável à celebração do Tratado não deixaria de sujeitá-lo à ratificação das câmaras, medida contrária aos intentos de Madrid, órgão no qual o Regulamento seria amplamente debatido entre os meses de novembro de 1840 e janeiro do ano seguinte.

Teresa NUNES. Professora Doutora – Auxiliar do Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Investigadora do Centro de História da Universidade de Lisboa. Investigadora do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa. Departamento de História – Alameda da Universidade, 1600-214, Lisboa, Portugal.

Recebido em 12/8/2016

Aprovado em 21/2/2017