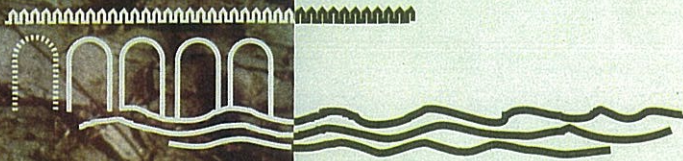


Municipalismo e Desenvolvimento no Noroeste Peninsular

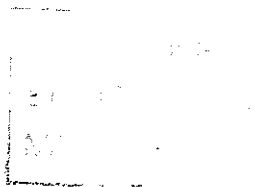


ACTAS DO CONGRESSO

26 - 28 Março 92

CÂMARA MUNICIPAL DO MARCO DE CANAVESES

Municipalismo e Desenvolvimento no Noroeste Peninsular



ACTAS DO CONGRESSO

26 - 28 Março 92

CÂMARA MUNICIPAL DO MARCO DE CANAVESES

El Porvenir Hispano-Lusitano (1858) Um Periódico do Noroeste Peninsular

por *Maria da Conceição Meireles Pereira*

Entre Abril e Agosto de 1858 foi publicada em Vigo uma revista trimensal cujo objectivo público e confessado era o de contribuir para o processo de relançamento das duas nações ibéricas no contexto europeu, contribuição essa que os seus responsáveis acreditavam se podia materializar através da criação de múltiplos núcleos de acção regional, pelo que a revitalização do eixo Porto / Vigo como espinha dorsal de uma área específica - o noroeste peninsular - se lhes afigurava de capital importância.

Recensear as coordenadas temáticas fundamentais, analisar os seus conteúdos e propostas, avaliar os seus objectivos e motivações, contextualizar enfim a emergência desta publicação num quadro ideológico-cultural e político-económico epocal, eis o que o presente estudo se propõe realizar.

Apesar de relativamente pouco abordada, e estudada nas bibliografias espanholas, refira-se por exemplo que María Cruz Seoane não a cita na sua *História del Periodismo en España. El Siglo XIX*¹ e César Antonio Molina lembra que Roger L. Utt dá tão somente notícia "*de una inencontrable publicación viguesa titulada El Porvenir Hispano-Lusitano*"², esta publicação reveste-se de algum interesse que lhe advém, entre outros aspectos, da singularidade do seu contexto de produção.

Editado por Eulogio Carreras e prevendo inicialmente prestações de trinta e dois colaboradores³, *El Porvenir Hispano-Lusitano* viveu fundamentalmente dos artigos escritos pelo seu director Francisco Tenreiro y Montenegro, e pelo secretário da redacção José Lopez de Vega. Esta publicação de preço acessível⁴, nasce com a

motivação específica de se associar àquilo que denomina uma cruzada do bem comum, isto é, ao projecto de instalação de vários troços de via férrea que, uma vez disseminados pela península unindo a Galiza à Andaluzia através do território de Portugal, recolocariam as nações ibéricas em situação de igualdade, senão mesmo de superioridade, entre os países europeus de primeira grandeza. A esta crença ilimitada no poder regenerador dos caminhos-de-ferro apresentados como a mola propulsora de toda a actividade económica porque promotora do comércio e fomentadora das indústrias, os responsáveis da revista aliam um outro projecto cuja dimensão utópica recusam, qual é o da união mercantil da península. Estas duas realizações corporizariam a condição *sine qua non* a um progressivo e ininterrupto crescendo de progresso material, ascensão essa comparada à mística escada de Job. Assim, a filosofia desta publicação radica numa apologia veemente das modernas vias de comunicação - o caminho-de-ferro e o telégrafo - apologia essa que sistematicamente assume um tom propagandístico já que o momento era de acção e urgia dissuadir opiniões menos convertidas ao ideal do engrandecimento pelo *wagon*. Esta publicação nasce, pois, para providenciar apoio de retaguarda a um projecto concreto cuja discussão já se desenrolava nos gabinetes do poder e cujos estudos preparatórios chegavam às suas conclusões finais, isto é, o caminho-de-ferro do Porto a Vigo. À data da publicação do primeiro número - 10 de Abril - o general Prim, considerado o principal motor e mentor das linhas férreas na Península, e particularmente das que atravessavam fronteiras, e que se encontrava em Vigo desde 28 de Março, está de partida em direcção a Portugal com o fim de solicitar do governo de Lisboa a construção da linha férrea que poria em comunicação as cidades de Vigo e Porto. Esta delegação, que integrava além de engenheiros especializados, o próprio director do Porvenir Hispano-Lusitano, Francisco Tenreyro y Montenegro, seguiria do Porto para Lisboa e daí para Paris, Madrid e Barcelona, locais onde a diplomacia do conde de Reus jogava alguns trunfos. A interacção com as entidades portuguesas era absolutamente indispensável à prossecução do projecto espanhol que visava a ligação de Vigo a Sevilha através de quatro etapas fundamentais, a saber: Sevilha a Badajoz, Badajoz a Lisboa, Lisboa ao Porto e, finalmente, Porto a Vigo.

Mas se os responsáveis do *Porvenir Hispano-Lusitano* defendiam sem restrição alguma a construção do caminho-de-ferro do Minho, considerando-o a grande válvula de engrandecimento de Portugal e Espanha, esta realização confrontava-se com resistências várias, nomeadamente o *lobby* do Porto constituído pela Associação Comercial, entidades municipais e grande parte da imprensa que chamavam a atenção para a necessidade prévia de obras de remodelação da barra do Douro como medida de prevenção contra a eminente perda do vigor comercial e portuário da sua cidade. A

*cabala portuense*⁵, como lhe chamava D. Pedro V, que via no caminho-de-ferro do norte um eixo vivificador do comércio interno, alertava para a possibilidade da secundarização do seu porto em benefício dos de Lisboa e Vigo, insistindo na imagem de marca de produtos tradicionalmente transaccionados pelo porto da segunda cidade do país. Dizia a este respeito o *Clamor Público*: "*O valor do vinho do Douro não reside nas suas qualidades intrínsecas; só lhe vem da sua passagem pela Barra do Porto. Sempre seria suspeito ao paladar britannico se embarcasse por Vigo ou pela Figueira*"⁶.

Em tempos de mitificação da acção civilizadora do caminho-de-ferro num quadro de elan regenerador, a imprensa portuense tem consciência da posição incómoda que adoptar ao patentear os seus receios relativamente ao recente projecto da ligação ferroviária da sua cidade com o excelente porto galego. Essa tomada de posição acarretou alguma animadversão por parte de outros sectores da sociedade portuguesa como lembra aquele periódico: "*Conhecendo os inconvenientes que o caminho-de-ferro de Lisboa ao Porto e do Porto a Vigo tem de trazer forçosamente ao commercio desta cidade, se por acaso fôr levado a effeito antes da construção do porto artificial de Leixões - o jornalismo portuense pode, contudo, votar pela adopção d'um melhoramento tão útil para o paiz, sem que por isso haja motivo para que o alcinhem d'embusteiro ou hypocrita*"⁷. Efectivamente, o ideal da integração internacional de Portugal através da ferrovia e a adesão ao seu potencial tecnológico transformador impera sem desânimos até ao final da centúria. São as próprias regiões que o reclamam como se verifica, por exemplo, nas páginas do periódico de Valença - *A Razão* -, que ao longo do segundo semestre de 1857 e primeiros meses do ano seguinte, advoga sem reboço a implantação de tal melhoria na região do noroeste: "*O caminho de ferro do Norte não podia nem devia parar na cidade do Porto, mas sim cortar a rica, e populosa província do Minho pondo-nos em contacto com o caminho de ferro do Norte da nação vizinha, que do excelente porto de Vigo, um dos melhores do mundo, vai fazer-se em direcção a Madrid pondo-nos por conseguinte em comunicação com toda a Europa*"⁸. Os argumentos deste periódico incorporam-se na cruzada da civilização materializada pela via férrea minimizando os seus aspectos pontualmente menos positivos, como atesta a seguinte passagem:

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

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

melhoramentos"⁹.

É pois numa conjuntura de expectativa que, por portaria de 8 de Setembro de 1857, e após cinco anos de promessas por parte do governo regenerador, o Ministério das Obras Públicas autoriza a formação dos estudos necessários com vista à construção do caminho-de-ferro do Norte, sendo nomeado chefe desta comissão o engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar.

A revista de Tenreiro Montenegro surge, pois, para sustentar e acompanhar este processo de renovação do noroeste peninsular a nível das suas estruturas de comunicação e consequente transformação dos sectores comercial e industrial. Embora extenso, o seu subtítulo exprime com propriedade as matérias e preocupações que dominam a totalidade dos seus artigos - *Revista de Comércio, Industria, Ferro-Carriles, Telegrafos, y Literatura*.

Este último tópico, se bem que aparentemente destoante relativamente aos restantes, comunga da filosofia geral da publicação: a divulgação encomiástica das letras portuguesas traduz uma intenção de aproximação dos costumes e valores mentais dos dois povos peninsulares, a língua e a cultura são valorizados na sua dimensão de produto da civilização. A exortação à cooperação entre os dois povos radica exactamente na utilização de símbolos histórico-culturais, binómios nacionais tais como Vasco da Gama e Colombo, Camões e Cervantes, Pombal e Cisneros que, exumados de um passado mais ou menos glorioso, funcionariam como agentes mobilizadores de um auspicioso futuro comum. A evocação de uma grandeza passada, quer como missionários, descobridores, soldados marinheiros ou poetas, destaca ainda a gradual perda de importância das nações ibéricas ante a Europa dita civilizada ou desenvolvida, numa postura explícita de sublimação desse atraso através da fórmula da união mercantil.

Com efeito, nos finais da década de cinquenta e inícios da seguinte assiste-se a um crescendo da ideia do *Zollverein* peninsular, ideia essa fundamentalmente defendida por pensadores espanhóis como Andrés Borrego e Joaquín Sanroma¹⁰ se bem que a união económica, afastada a possibilidade da união política ou pelo menos projectada para um futuro remoto, tenha sido uma hipótese menos considerada por indivíduos e grupos significativos da sociedade portuguesa.

Todavia, os modos concretos de processamento da união comercial só pontualmente são abordados no *Porvenir Hispano-Lusitano*, periódico que define o seu objectivo exclusivo como sendo a destruição de "*las remoras que se oponem á la union mercantil de Portugal y España, sin afectar á ambas nacionalidades*". Mais do que enunciar, sistematizar e debater processos, tais como a equivalência dos graus académicos, a unificação da moeda e dos pesos e medidas, a livre tradução recíproca das obras literárias

e científicas, etc.¹², os artigos do *Porvenir* preferem, sobretudo, discorrer sobre as vantagens¹ de tal união, sendo a todos os títulos curiosa a quase inexistência de referências à união alfandegária. Pura medida de cautela ou precaução para não afastar os menos solidamente convertidos ao ideal da união comercial ibérica, ou tão simplesmente crença no poder unificador e uniformizador da melhor invenção técnica do século XIX - o comboio? Independentemente desta questão, do próprio fracasso do projecto de união comercial na península ibérica, contrariado por medidas sucessivas ao longo das duas décadas seguintes, à própria desmistificação das virtualidades reformadoras das linhas de ferro internacionais na economia portuguesa¹³, importa reter alguns aspectos, a vários títulos inovadores, desta publicação. Por um lado, assumiu-se como órgão de um projecto de renovação económica para uma área, visando a propagação das suas virtualidades e a preparação das mentalidades; o desempenho de tal missão regula a própria vida do periódico que suspende a sua publicação a trinta de Agosto, momento em que Tenreiro y Montenegro deixa Lisboa com destino a Madrid, "*altamente satisfeito del asunto del ferro-carril de Oporto a Vigo, é dar cuenta de sus laudables tareas al señor conde de Reus*"¹⁴.

Por outro lado, ao promover uma zona específica como área de acção dos seus estudos e projectos, dá-nos conta de uma experiência qual é de tomar uma região como cadinho de transformações passíveis de serem implantadas a nível nacional, numa perspectiva de desenvolvimento coordenado e planeado.

Traduzindo a necessidade moderna de conjugação da informação com a acção, *El Porvenir Hispano-Lusitano* afirma-se pioneiramente como o primeiro periódico da região norte atlântica da Península.

¹ Madrid, col. Alianza Universidad Textos, Alianza Editorial, 1989.

² Cf. MOLINA, César António - *Sobre el Iberismo y otros Escritos de Literatura Portuguesa*, Madrid, Ediciones Akal, 1990, p. 24. O livro de Utt implícito no excerto de Molina intitula-se *Textos y con textos de Clarín*, e foi publicado em Madrid pela Editorial Istmo, em 1988. O exemplar que consultamos deste periódico encontra-se na Biblioteca Nacional de Madrid, com a cota Z/30796.

³ A lista dos seus colaboradores compõe-se dos seguintes nomes: Meliton Martin, Joaquin Nuñez d' Aguiar, Manuel Bada, António San Martin, Fernando Rubini, Frederico M. de la Riva, Manuel Angel Couto, Vicente Gregorio Aspa, José Ferrer de Couto, Narciso Campillo, Ramon Otero, José Varela de Montes, Antonio Cesares, Pedro Perez Ponce, José Maria Mauri, Camilo Vazquez Feijóo, Casiano Vazquez Feijóo, Francisco Flores Arenas, Enrique Bewan, Antonia Diaz, José Benavides, José Fernandez Espino, Manuel Turnes, Joaquin Pardo, Antonio Bustillo, Amand Pigeon, Manuel Borrajo e Juan Cubeiro.

⁴ Esta revista que saía nos dias 10, 20 e 30 de cada mês custava mensalmente, em Vigo, 5 reales e fora 6; a sua assinatura mensal no estrangeiro e ultramar ascendia a 8 reales. O número avulso era vendido a 2 reales.

⁵ QUEIRÓS, Francisco Fortunato - *D. Pedro V e o seu Pensamento Político. Cartas ao Marquez de Loulé*, vol. 2, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1974, p. 141 e seguintes.

⁶ *Clamor Publico*, Porto, nº 274, 14 de Setembro de 1857.

⁷ *Ibidem*, nº 209, 27 de Junho de 1857.

⁸ *A Razão*, Valença, 3º ano, nº 405, 17 de Agosto de 1857.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ Joaquin Maria Sanromá viu publicado numa prestigiada revista de Lisboa - "Arquivo Universal" - o seu artigo *União das Alfândegas Peninsulares* (2ª série, 1º ano, nº 8, 22 de Agosto de 1859), com uma introdução que se pode considerar apologética.

¹¹ *El Porvenir Hispano-Lusitano de Comercio, Industria, Ferrocarriles, Telegrafos y Literatura*, Vigo, nº 3, 30 de Abril de 1857, p. 17.

¹² Ao longo de quinze números, publicados durante cinco meses, estas medidas são somente enunciadas num artigo assinado por José Lopez de la Vega e intitulado *Portugal y España ante da Europa civilizada*, (nº 4, 10 de Maio de 1857, p. 27 e 28).

¹³ Ver PINHEIRO, Magda - *Portugal e Espanha: Integração e Ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890)*. "Ler História", Lisboa, nº 11, 1987, p- 47-75.

¹⁴ *El Porvenir Hispano-Lusitano...*, nº 15, 30 de Agosto de 1857, p. 117. Refira-se que a redacção previa uma suspensão temporária até 1 de Outubro, data a partir da qual passaria a sair quatro vezes por mês, e não uma cessação da publicação como efectivamente aconteceu.