

## **Brasil y Argentina: fronteras y circuitos comerciales en el Plata (siglos XIX y XX)**

*Lilia Inés Zanotti de Medrano*  
PUCCAMP, Campinas, SP, Brasil

### **Resumen:**

*Este trabajo pretende contribuir con algunas reflexiones sobre la importancia económica que representó la cuenca del río de la Plata para los intereses regionales, en el siglo XIX y parte del XX, y sobre todo analizar el papel que tuvieron esos ríos en la estructuración del comercio fluvial entre el Brasil y la Argentina durante ese período. Por otro lado y en consecuencia de la utilización económica de los ríos, observar cómo se configura un espacio socio-económico cultural, que podemos reconocer como la región platina y que tiene como principales actores a la Argentina y al Brasil. La importancia del tema reside en entender la unidad histórica de este espacio interior al considerar los intereses comunes en compartir -a mediados del siglo XIX- los beneficios de los "nuevos tiempos" que llegaban al Plata.*

### **Abstract:**

*The aim of this work is to contribute to a better understanding of the economical importance that the Plate basin represented to the regional interests in the XIX and part of the XX centuries, and mainly to analyse the role these rivers played in the structure of the fluvial trade between Brazil and Argentina. It also observes, due to the economical utilization of the rivers, how a socio-economic-cultural space is created, called the river Plate region and having as its main characters Argentina and Brazil. The work makes reference to the historical unity of this interior space when considering the common interests in sharing -in the middle of the XIX century- the benefits of the "new times" that could be felt in the river Plate region.*

En estas páginas pretendemos contribuir con algunas reflexiones sobre la importancia económica que representó la cuenca del río de la Plata para los intereses regionales, en el siglo XIX y parte del XX y sobre todo analizar el papel que tu-

vieron esos ríos en la estructuración del comercio fluvial entre el Brasil y la Argentina durante ese período. Por otro lado y en consecuencia de la utilización económica de los ríos, observar como se configura un espacio socio-económico cultural, que podemos reconocer como la región platina y que tiene como principales actores a la Argentina y al Brasil. La importancia del tema reside en entender la unidad histórica de este espacio interior al considerar los intereses comunes en compartir -a mediados del siglo XIX- los beneficios de los "nuevos tiempos" que llegaban al Plata.

Nuestro objeto de estudio nos remite a los conceptos de *región* y de *frontera* y a la importancia de la Historia Regional como una forma específica de abordar los estudios históricos. En este sentido, los debates sobre las contribuciones teórico-metodológicas de la Historia Regional fueron muy fecundos en los últimos años, al tratar de superar los grandes marcos interpretativos que predominaron en el análisis histórico e impedían penetrar en estudios más puntuales y aprehender la complejidad de las sociedades humanas, por medio de un conocimiento más profundo de la historia, tanto al nivel local y regional, como también, al nacional o universal.<sup>1</sup>

Fue así, que los historiadores que se interesaron por la Historia Regional, buscando un concepto que les permitiese incorporar la relación espacio/tiempo en su análisis regional, se aproximaron a la Geografía, cuyas contribuciones fueron importantes para comprender espacio y región como producto de la acción humana. Pero, se dieron cuenta que en su recorte espacial los geógrafos trabajaban con datos recientes sin penetrar profundamente en las raíces históricas de los diversos procesos en determinado espacio y, por este motivo, sus aportes teórico-metodológicos no fueron suficientes para la reconstrucción histórica de las diversas regiones.

Particularmente importantes fueron las contribuciones de la Historia Agraria que en su tentativa de encontrar un concepto de *región*, se acercó al materialismo histórico, a la geografía y también a la tradicional Historia Regional francesa, sin encontrar un modelo o concepto que se adaptase a sus necesidades. Por este motivo, los estudiosos de la Historia Agraria en el Brasil trataron de encontrar su propio concepto de *región* y sobre todo, la *reconstrucción de la región histórica* que les permitiría conocer más profundamente las raíces históricas del espacio denominado región.<sup>2</sup>

La contribución de la Historia Agraria para el concepto de *región* como un instrumento para el historiador, puede ser sintetizada en las palabras de Maria Ieda Linhares:

*"Dábamos cuenta de una innovación básica para el trabajo del historiador: la región no se imponía previamente como un recorte que delimitase o definiese el campo de acción del investigador. En realidad, el recorte de la región constituía, ahora, uno de los objetivos de la investigación. Desde el principio al fin de su trabajo, el historiador debería ser capaz de reve-*

<sup>1</sup>Janaína Amado, "Região, Sertão, Nação", en: *Estudos Históricas*, Rio de Janeiro, Vol. 8, No. 15, 1995, p. 145-151.

<sup>2</sup>María Yedda Linhares L. y Francisco Carlos T. da Silva, "Região e História Agrária", en: *Estudos Históricas*, Rio de Janeiro, vol.8, n. 15, 1995, p. 18.

*lar la dimensión regional de su investigación, corregir o reafirmar pretensiones iniciales y desvendar conexiones hasta entonces nunca pensadas”.*

De esta forma, el recorte espacial debería ser delimitado no ya en función de las divisiones políticas o administrativas existentes, sino con base en la selección documental previamente realizada, lo que conduciría a un recorte espacio-temporal mucho más próximo de su formación histórica.

Estas contribuciones son de gran valor teórico-metodológico en la medida que permite al historiador la construcción y delimitación de *su región*, valorizando la documentación existente, retomando sus raíces en una perspectiva histórica y destacando la actuación de los sujetos históricos. En otras palabras, esto quiere decir que *“la ‘región’ debe ser entendida como un espacio históricamente construido”*, lo cual constituye para el historiador, un trabajo de constante diálogo con la historiografía y con las fuentes documentales, desde los primeros pasos de su investigación.

Finalmente, debemos destacar que los últimos años fueron muy ricos en discusiones sobre el concepto de región que trajeron nuevas y renovadas contribuciones, incorporando las categorías de espacio y tiempo, fundamentales para el análisis histórico. En este sentido, entendemos que la *región* solamente puede ser entendida, desde el punto de vista metodológico, como *“... parte de un sistema de relaciones que ella integra. Debe, por lo tanto, ser definida por referencia al sistema que le da su identidad”*.<sup>3</sup>

Además, según el mismo autor, la región,

*“...debe ser concebida como un territorio continuo. Dentro de este ocurren los procesos de producción (de bienes y servicios) y de reproducción de un modelo determinado de convivencia social. Así, la región puede coincidir o no con las fronteras entre los estados nacionales o las fronteras políticamente establecidas, como son las fronteras entre los estados nacionales o las fronteras entre los estados miembros de una federación”.*

A estas afirmaciones queremos agregar que la *región* es un espacio dinámico, que debe ser considerada no solo en sus características naturales sino también en sus intersecciones con lo social, político e ideológico, con la sociedad local y con la sociedad global. De esta manera es posible identificar el perfil socio-cultural y económico de una *región* como el resultado de sus relaciones internas y en su interacción con los elementos externos a la sociedad global, lo que significa decir, repitiendo lo que afirmamos anteriormente, que la *región* es parte de una *totalidad*, pero preserva sus características propias que le confieren su propio perfil.

Considerando, entonces, el concepto de *región* en su dimensión histórica, o sea, como un concepto dinámico que no puede ser comprendido separado del *espa-*

<sup>3</sup> Marcos A. da Silva (Coord.), *República em Migalhas. História Regional e Local*, Editora Marco Zero./Programa Nacional do Centenário da República e bi-Centenário da Inconfidência Mineira, MCT/CNPq, 1990.

cio y del tiempo, tomamos como objeto de estudio el caso de la región configurada por el *espacio fluvial platino* en la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX. Consideramos que en su especificidad regional, este espacio fluvial tuvo (y tiene) una dinámica propia, ya que relacionó (y relaciona) países con fronteras en común y para el cual convergían variados intereses nacionales, regionales e internacionales, que no siempre coincidían con las fronteras políticas.

Además, el aislamiento de algunas unidades administrativas de los países que integran el sistema fluvial de los centros nacionales de poder -como Río Grande do Sul y Mato Grosso, en el Brasil, el norte argentino, partes de Bolivia, Paraguay o del Uruguay- nos permite apuntar otro aspecto de la problemática regional, que es el de las soluciones locales encontradas para superar los problemas creados por ese distanciamiento, lo que muchas veces llevó a articularse a los intereses de los países vecinos, con o sin el apoyo del gobierno central.

Por otro lado, el período elegido corresponde al de conformación y consolidación de los Estados nacionales y de sus fronteras políticas. Respetando las diversidades nacionales, este último factor es importante para comprender el proceso histórico de ocupación del espacio y de la configuración de las fronteras nacionales en la región platina, del desarrollo político-económico desigual que alcanzaron los territorios nacionales que comparten el espacio fluvial platino y la importancia del aprovechamiento de la red fluvial en función del desarrollo de sus economías.

Estas consideraciones nos permiten observar la región del *espacio platino fluvial* como un *espacio internacional* a donde convergen los intereses de los países que lo integran y como un *espacio regional* que tiene su propia dinámica en función de los intereses nacionales, binacionales o internacionales. En este sentido, las fronteras que forman ese espacio fluvial también asumen un papel integrador actuando como un polo de atracción y de irradiación de intereses más allá del espacio físico en estudio.

Por eso, el trabajo nos remite también al concepto de *frontera*. A pesar de que la mención de los trabajos de Frederick Turner<sup>4</sup> y Bolton<sup>5</sup> sea obligatoria al hacer una revisión bibliográfica sobre el tema de las fronteras, no solamente por tratarse de trabajos clásicos de la historiografía, sino por sus contribuciones indiscutibles, sabemos que posteriormente, otros estudios se juntaron a la historiografía de la frontera, contribuyendo para ampliar el estudio de los espacios fronterizos, del proceso de ocupación de esos espacios fronterizos y de la configuración de una sociedad de frontera.

En la literatura argentina, varios historiadores, en trabajos recientes, trabajando con el concepto de frontera contribuyen, también, para la renovación teórico-

<sup>4</sup>Frederick J. Turner, "El significado de la frontera en la historia americana", en: Francisco de Solano y Salvador Bernabé (coords.), *Estudios (Nuevos y Viejos) sobre la frontera*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Históricos, Madrid, 1991.

<sup>5</sup>Herbert Eugene Bolton, "La misión como institución de frontera en el septentrion de Nueva España", en: Francisco de Solano y Salvador Bernabé (coords.), *Estudios (Nuevos y Viejos) sobre la frontera*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Históricos, Madrid, 1991.

metodológica.<sup>6</sup> Particularmente importantes son las contribuciones de Hebe Clementi para el concepto de "frontera interna". Haciendo referencia al proceso argentino de avance sobre las tierras indígenas después de los primeros impulsos de independencia, cuando la frontera era todavía "el espacio a ser ocupado" y a pesar de los cambios de poder político y de las "indefiniciones heredadas de la época colonial" con relación a la apropiación de los espacios territoriales y a su ocupación, la autora considera que "este afianzamiento del espacio tiene que ver con el robustecimiento del Estado nacional". Efectivamente, la necesidad de llevar adelante la modernización de la economía dependía de la ocupación de los espacios conocidos como "frontera interna", que eran generalmente, territorios ocupados por los indígenas. Pero, sus contribuciones sobre la frontera en América Latina, son fundamentales para comprender la importancia que estas tuvieron en la historia de la Cuenca del Plata.<sup>7</sup>

Los trabajos citados contribuyeron con diversos elementos que nos permiten comprender que una frontera no debe ser entendida apenas como un entorno geográfico o político, como una línea de separación entre Estados. Ella adquiere una dimensión socio-económica, en la medida que incorpora el elemento humano como agente histórico en la conformación de un espacio fronterizo permitiendo el inter-

<sup>6</sup>Los estudios sobre fronteras han tenido renovado interés y entre los principales podemos mencionar a Carlos Mayo (1993) *Terratenientes, soldados y cautivos: frontera (1736-1815)*, UNMDP, Buenos Aires, 1993. La contribución del autor está en considerar la dinámica interna del espacio de frontera como un proceso histórico. Así, la frontera es considerada como un espacio interactivo con la sociedad y en constante mudanza; Juan Carlos Garavaglia, C. (1993) en "Formación y desarrollo de la frontera argentina pampeana (1700- 1855)", trabajando con el período correspondiente a la primera mitad del siglo XIX, dirigió su interés para comprender el proceso de configuración de las fronteras en la provincia de Buenos Aires destacando los elementos relativos a la "relación entre apertura y encerramiento de una frontera de tierras fértiles". En este sentido, las aportaciones del autor para el estudio de las fronteras estarían en la tentativa de recuperar, no solamente el proceso de incorporación de las tierras al sistema capitalista dominante, sino, también, la vida en esas fronteras. Raúl Mandrini, en: "Indios y Fronteras en el área pampeana (siglos XVI-XIX). Balance y Perspectivas", en *Anuario del IEHS*, VII, Tandil, 1992, pp. 59-72, ha contribuido también con trabajos pioneros sobre los cambios ocurridos entre la población indígena y la *criolla* de la región de fronteras, mostrando tanto la interacción pacífica como también los conflictos entre ambas culturas, lo que constituye una importante contribución para conocer la estructuración de la sociedad argentina *criolla* y la formación de su elite, en la primer mitad del siglo XIX. Daniel Santamaría, "Fronteras indígenas del oriente boliviano. La dominación colonial en Mojos y Chiquitos, 1675-1810", en: *Boletín Americanista*, N° 36, Barcelona, 1986, trae otra reflexión importante y propone que el concepto de frontera debe ser identificado con "zonas económicas de integración con escasa participación de los poderes políticos competentes". Esta afirmación es importante para reconocer en la frontera un punto de interacción económica, cultural y social, y no solamente una línea de separación entre civilización y barbarie o entre estados y países. Carlos Reboratti (1998), por otro lado, considera por frontera "el área de transición entre el territorio utilizado y poblado por una sociedad, y otro que, en un momento particular del desarrollo de esa sociedad y desde su punto de vista, no ha sido ocupado en forma estable, aunque si puede haber sido utilizado esporádicamente". La importancia de esta contribución es la de permitir interpretar los diversos momentos históricos en la construcción del espacio fronterizo. Jean Chesneau (1995) cuando trata la cuestión de la *contigüidad*, destaca que la frontera no funciona de la misma forma que en la economía feudal y en la capitalista: "en el primer caso es una zona de trueques comerciales y humanos, de estatuto político frágil...". Es la "zona de frontera", dicen los geógrafos. En el segundo, se pasa de la "línea de frontera", a una estricta delimitación en función de las exigencias de Estado más extremas, del control fiscal y policial de las personas residentes o inmigrantes, de las obligaciones militares, de la atribución de los recursos del subsuelo, de los estatutos monetarios...cada metro cuadrado, cada individuo es atribuido a la soberanía de un Estado u de otro".

<sup>7</sup>Hebe Clementi, *La frontera en América, Argentina y Brasil*, vol. 4, Editorial Leviatan, Buenos Aires, 1988.



cambio cultural y económico entre pueblos vecinos. Esta relación, que puede ser concretizada con o sin la participación de los poderes públicos nacionales, posee la característica de proyectarse hacia el interior o recibir la influencia desde el territorio nacional. De ahí deriva que en la cuenca del río de la Plata, el *espacio fluvial* y las *fronteras* desempeñaron un papel integrador y fueron el espacio articulador del intercambio social e económico que se irradió hacia dentro y más allá de sus fronteras, conformando un espacio regional cuyas características y amplitud son variables en el tiempo y en el espacio.

En el caso que estudiamos, desde los tiempos coloniales, la región y las fronteras fueron el espacio de interacción entre pueblos o culturas diferentes, donde se fusionaron las características socio-culturales entre las poblaciones que ya ocupaban los espacios interiores y los europeos. Lo que nos lleva a creer que más tarde, el proceso de configuración de las fronteras políticas no fue un obstáculo para la aproximación pacífica y para el intercambio fronterizo ya iniciado desde tiempos remotos. Al contrario, esos contactos muchas veces fueron estimulados por la necesidad de soslayar una situación de aislamiento con relación a los centros de poder respectivos, para encontrar una salida a sus economías regionales o auxiliarse en la propia subsistencia.

Por eso es muy común encontrar ciudades cuya característica es la de estar una frente a la otra, de un lado y del otro del río. Son las ciudades "gemelas", que se desarrollaron en función de ese intercambio.<sup>8</sup> A lo largo de los ríos de la cuenca del Plata podemos citar, entre otras: Colón-Paysandú, Concordia-Salto y Monte Caseros-Bella Unión, entre Argentina y Uruguay; Río Branco-Jaguarón, Rivera-Sant'Anna do Libramento, entre Uruguay y Brasil; Posadas-Encarnación, San Ignacio de Loyola-Puerto Falcón, Formosa-Alberdi y Clorinda-Asunción, entre la Argentina y Paraguay; Ciudad del Este-Foz do Iguazú e Pedro Juan Caballero-Ponta Porá, entre Paraguay y Brasil; Puerto Suárez-Corumbá entre Bolivia y Brasil; Villazón-La Quiaca y Prof. Salvador Mazza-Jacuiba, entre Argentina y Bolivia. Estas ciudades tienen gran semejanza en la función socio-económica que desempeñan y la localización geográfica que ocupan al margen de los ríos.

### **La construcción de la región histórica, los ríos y el espacio**

La Cuenca del Plata abarca una gran extensión de tierras donde sus ríos -el río de la Plata, el Paraná, el Paraguay, el Uruguay y sus afluentes-, ríos caudalosos e navegables en casi toda su extensión, se internan y riegan un amplio territorio, que abarca desde las mesetas bolivianas y brasileñas hasta las pampas de la Argentina, del Brasil y del Uruguay, permitiendo el acceso a regiones cuyas características climáticas y físicas son contrastantes. Pampas, florestas, pantanos y zonas semidesér-

<sup>8</sup>Susana Bleil de Souza, "A fronteira do sulo: trocas y núcleos urbanos - una aproximación histórica", en: Arno C. Lehnen, Iara Castelo y Neiva Schaffer (orgs.), *Fronteras no Mercosul*, Porto Alegre, Ed. da Universidade - UFRGS, 1994.

ticas fueron factores que concomitantemente favorecieron y/o obstaculizaron el asentamiento del hombre, imponiendo desafíos que hasta hoy, muchos de ellos no fueron superados.

Hoy, la Cuenca del Plata es compartida por cinco países -Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay- separados por fronteras cuya configuración obedeció a un proceso histórico que determinó, el desarrollo desigual alcanzado por los países vecinos y su desigual inserción en el sistema fluvial. Las fronteras políticas, que no siempre coinciden con el recorrido de los ríos, tienen la función de delimitar territorios y reglamentar la entrada y salida de personas y mercaderías; sin embargo, sería difícil afirmar que ellas fueron o son un obstáculo al intercambio pacífico de carácter económico o cultural. Por eso, como consecuencia de la convivencia en los espacios fronterizos, de las actividades productivas con la utilización de mano de obra indígena, mestiza, negra o blanca, del comercio que intercomunicaba poblaciones y regiones alejadas y diferentes, se sentaron las bases para la formación de un espacio socio-económico-cultural, con identidades diferenciadas, pero entrelazadas por un pasado común.

Varios factores contribuyeron para la predominancia que adquirió ese espacio fluvial en el siglo XIX y hasta principios del XX como articulador de la economía regional. En primer lugar, debemos recordar que desde los tiempos en que españoles y portugueses penetraron sobre estas tierras, los ríos fueron el lazo de unión entre los pequeños núcleos que los europeos fundaban y las poblaciones nativas ya existentes. A lo largo de los siglos, con la ocupación definitiva o transitoria de sus espacios interiores, la región fue construyendo sus características socio-económico-culturales y los ríos pasaron a desempeñar un papel integrador de la vasta región interior y el mar, que tiene en Buenos Aires su puerta de entrada.

Efectivamente, con la rearticulación de la economía en dirección al puerto de Buenos Aires, como consecuencia de las Reformas Borbónicas y de la creación del Virreinato del Río de la Plata, al final del siglo XVIII, las relaciones entre ese puerto y las regiones del interior que se vinculaban al circuito comercial fueron en constante aumento. Esta situación, que ya se perfilaba desde 1650 con el comercio de esclavos y mulas que vinculaba las minas de Potosí con Buenos Aires, definió para la cuenca del Río de la Plata, un importante papel articulador de ese amplio espacio que incluiría, posteriormente, los territorios de los futuros países independientes.<sup>9</sup>

Buenos Aires, como puerto y como ciudad, fue construyendo desde entonces su perfil hegemónico en la región platina, hasta proyectarse regional e internacionalmente en función del desarrollo económico impulsado, en un primer momento, por la industria del cuero, de la lana, del tasajo y, más tarde, de la carne y de los cereales. Ese gran desarrollo económico y demográfico que experimentó la región pampeana en la Argentina, durante la segunda mitad del siglo XIX, mostró la importancia del aprovechamiento económico de los ríos de la cuenca del Plata y de toda

<sup>9</sup>Hebe Clementí, *La frontera en América...* op. cit.

su área de influencia regional, desde el punto de vista argentino.

Así, vimos como en otras regiones, el norte argentino por ejemplo, que en los tiempos coloniales se vinculaba económicamente al Perú, sus dirigentes, anhelando desarrollar esas ricas tierras, no ahorraron esfuerzos para tratar, con muy poco o ningún éxito, una mejor integración a la cuenca platina. Los proyectos para mostrar la navegabilidad de los ríos Pilcomayo y Bermejo desde los primeros años del siglo XIX, muestran la inquietud de sus gobernantes y de su pueblo por encontrar nuevas rutas para dar salida al comercio y traer la modernización a esas ricas, aunque, despobladas regiones, a través de los ríos que conducen al mar.

Pero, la necesidad de utilización de los ríos de la cuenca platina también estaba presente en los proyectos de las naciones vecinas -Bolivia, Brasil, Uruguay y Paraguay- como un medio de promover el desarrollo económico de sus territorios.

Efectivamente, desde los primeros años independientes, Bolivia también buscaba un re-direccionamiento de sus comunicaciones. Encerrada en un territorio cuya geografía ofrece grandes contrastes y dificulta las comunicaciones, este país trató de encontrar su salida al Plata por los ríos Bermejo y Pilcomayo desde los primeros años del siglo XIX. En aquel momento, la Confederación Argentina hizo concesiones al libre tránsito de mercaderías introducidas por el río Bermejo, que ofrecía, también, una salida para los departamentos de Cochabamba, Santa Cruz de la Sierra y Charcas. Pero, a pesar de esta y otras alternativas, Bolivia no se integró ni compartió los beneficios de los nuevos tiempos que llegaban al Río de la Plata en el siglo XIX y sus proyectos quedaron postergados.

Las características de esa economía abierta a las influencias internas y externas, adoptada por la Argentina, que provocó sensibles cambios socio-político-económicos en el país, se oponían radicalmente a los rumbos que tomó el Paraguay. Este país, que se mantuvo como estado independiente desde 1811, no participó en los conflictos que siguieron a la emancipación política de los países platinos y su independencia no fue reconocida hasta 1852 por los sucesivos gobiernos de Buenos Aires. El presidente paraguayo -José Gaspar Rodríguez de Francia- ejercía un control estricto sobre la vida económica del país, centralizando todas las actividades productivas, así como la circulación, distribución e intercambio de sus bienes de consumo. La organización centralizada y rígida del gobierno, provocó un sensible avance de la agricultura y un cierto desarrollo industrial, pero, las drásticas restricciones al comercio exterior, llevaron a la pérdida de los mercados externos de yerba mate y maderas, favoreciendo la entrada de yerba mate brasileña a los mercados platinos.

La política autoritaria practicada por el presidente José Gaspar Rodríguez de Francia, fue, en su mayor parte, continuada por su sucesor, Carlos Antonio López (1841-1862). Sin embargo, hubo una modificación substancial después de la muerte del viejo presidente: la iniciativa de su política exterior. Efectivamente, Carlos Antonio López organizó la vida paraguaya de forma a transformar las antiguas estructuras coloniales en una economía más abierta que su antecesor. Las exportaciones de yerba mate y tabaco fueron confiadas a un monopolio estatal, aunque también funcionaban empresas privadas. La construcción naval y la siderurgia progresaron ba-



jo la supervisión de técnicos e ingenieros extranjeros especialmente invitados por el gobierno para ejercer esas actividades.<sup>10</sup>

Tales progresos, modestos pero efectivos, evidenciaban el perfil autoritario de su régimen político, pero por otro lado, la política adoptada por Carlos Antonio Lopez daba muestras de que el Paraguay buscaba insertarse en la política del Río de la Plata sin perder su soberanía y autoridad en la dirección de sus destinos nacionales. El desarrollo económico y el gran poder militar le dieron facciones más modernas al país, sin embargo, para completar esas metas necesitaba vincularse, sin trabas, al comercio exterior. Los ríos platinos eran su única vía de comunicación y estaban en ese momento controlados por el gobierno porteño representado por Juan Manuel de Rosas, que prohibía la navegación, intentando preservar el régimen español sobre los ríos, o sea, prohibiendo la libre navegación de los ríos a los barcos extranjeros. Paraguay no era considerado un país extranjero, pero Rosas lo hostilizaba y de esa forma evitaba reconocer su independencia. Como sabemos, dicha prohibición perjudicaba a una parte del Imperio brasileño, al Paraguay y a las provincias argentinas del litoral fluvial.

En la Banda Oriental, cuyas características geográficas eran (y son) similares a las pampas argentinas y brasileñas (Río Grande do Sul), las actividades más lucrativas eran la cría de ganado y posteriormente la industria del cuero y del tasajo. Las luchas de la Independencia perjudicaron el desarrollo de la ganadería y la producción de los saladeros uruguayos, pero, su recuperación empezó alrededor de 1830, atrayendo de forma creciente el comercio y la navegación al puerto de Montevideo que pasó a exportar cueros, grasas y carne de tasajo, esta última con destino al Brasil y Cuba. Desde su fundación, en 1726, la Corona Española había reconocido su importancia estratégica y por eso el sistema de caminos interiores convergía hacia la ciudad a donde llegaba el flujo de los productos locales y las importaciones provenientes del exterior.

Durante el período de las guerras de independencia, después de 1810, la ciudad fue escenario de luchas permaneciendo, frecuentemente, aislada del interior. Pero, su actividad mercantil se mantuvo en torno de un importante grupo de comerciantes -especialmente ingleses y franceses- que estaban vinculados al comercio exterior. Además, la posición geográfica del puerto de Montevideo favorecía el intercambio con las provincias argentinas localizadas sobre los ríos Paraná y Uruguay, con la campaña de Río Grande do Sul, y con Mato Grosso por la aduana de Corumbá. Por eso, Buenos Aires y Montevideo que eran los grandes intermediarios de la región platina, disputaron por muchos años, los beneficios del comercio de importación y exportación destinado al interior.

En el Brasil, dos provincias del Imperio buscaban vincularse al Plata: Río Grande do Sul y Mato Grosso. La primera, desde los tiempos coloniales se caracterizó por una economía con base en la cría del ganado, que con el tiempo se transfor-

---

<sup>10</sup>Raúl de Andrada Silva, *Ensaio sobre a ditadura do Paraguai (1814-1840)*, Universidade de São Paulo (Coleção Museu Paulista), Série Ensaio, 1978.

mó en una importante industria de charque. La dependencia del abastecimiento de ganado del Uruguay y de Corrientes, provocó conflictos entre *fazendeiros* brasileños y estancieros uruguayos, pero, también aproximó los pueblos envolviendo un activo intercambio comercial a través de las fronteras.

También, esta provincia exportaba yerba mate. Con materia prima abundante y la proximidad de los mercados consumidores, esta producción fue en aumento y en constante perfeccionamiento. Pero, además de las producciones locales, que tenían sus mercados naturales en los pueblos vecinos, Río Grande do Sul tenía una enorme facilidad de navegación por el río Uruguay que ofrecía una verdadera puerta de entrada para los productos importados de Europa y de los Estados Unidos, que llegaban a través de los puertos de Buenos Aires y Montevideo. Por eso, esta provincia brasileña, alejada de la capital y de los centros de producción y consumo nacionales, tenía en estos puertos del Plata sus mejores perspectivas de desarrollar su comercio y producciones locales y activar las importaciones para el abastecimiento y la modernización. Hasta 1852, estas actividades eran realizadas de contrabando por sus fronteras dando origen a un intercambio espontáneo, pero, constante. Embarcaciones de pequeño y medio porte surcaban las aguas del río y cruzaban de una orilla a otra transportando productos locales, y hasta europeos, que entraban de contrabando por sus fronteras.<sup>11</sup>

De la misma forma, en Mato Grosso, las difíciles comunicaciones con la capital y los puertos marítimos, fue el principal obstáculo para su desarrollo económico. Con la riqueza natural de sus tierras, de las planicies aptas para la cría del ganado y las ricas reservas de oro, diamantes, hierro y cobre, Mato Grosso era, en el siglo XIX, una provincia imperial empobrecida, donde faltaba mano de obra y capitales para dar impulso a la modernización de su economía. Las comunicaciones con la capital eran lentas e ineficientes, redundando en la carestía de vida y sobretodo de los productos alimenticios.

En el siglo XIX era imprescindible para la provincia, no solamente incentivar sus actividades productivas, sino y sobre todo, hacer que esa producción fuese competitiva en los mercados brasileños y platinos, bajando los costos de producción y transporte. Las vías terrestres y fluviales heredadas desde la colonia eran obsoletas e incompatibles con el crecimiento y expansión del comercio nacional y re-

<sup>11</sup>El entusiasmo del cónsul del Brasil en Buenos Aires, refiriéndose a este acontecimiento se refleja en el siguiente comentario: "*Ora, desde que as produções deste território da referida província, que pode considerar-se em mais de uma terça parte dela, possam ser transportadas por água ao Rio da Prata, segue-se que a barateza do frete, as frequentes comunicações e o desenvolvimento das relações comerciais, que serão a sua consequência natural, aumentarão o consumo daquelles povos, darão vida ao seu comercio e impulso a sua civilização, melhorando-se assim a situação actual, que não tem sido possível, nem o será, contrariar com os esforços individuais que se tem feito, sem que haja uma fácil e rápida via de comunicação*". Refiriéndose a las ventajas de la navegación a vapor, el cónsul proseguía: "*Ligada consequentemente, a praça de Rio de Janeiro com a de Uruguiana pelo vapor, enérgico e activo elemento de progresso e civilização, os gêneros de consumo allí, a saber: as manufacturas e artefactos europeus, etc., etc, que hoje os comerciantes do Rio Grande do Sul vem buscar à capital do Império e introduzem na respectiva província, pela péssima barra que possui, com grandes despesas de fretes, seguros maiores que o ordinário, além do transporte por terra para àquelle destino, lá chegarão muito mais baratos e em menor tempo, salvo, demais, o prejuizo certo do fisco, como actualmente acontece*"

gional. Por eso, la salida por los ríos platinos era su mejor opción, pero, la navegación debía transponer obstáculos legales vinculados esencialmente al ejercicio de la soberanía de los países vecinos sobre la navegación de los ríos. Toda la producción de Mato Grosso debía pasar por el río Paraguay atravesando el territorio paraguayo y seguir por el Paraná, cuyas aguas bañan el territorio argentino. Por ese motivo, los intentos de vincular Mato Grosso al mar fue un largo proceso que tuvo en la Guerra del Paraguay, su más trágico hecho.<sup>12</sup>

La coincidencia de intereses y las ambiciones en juego quedaron al descubierto en dos momentos -en 1852 y en 1865-1870- cuando los ríos fueron objeto y escenario de una serie de conflictos que empezó, en 1852, con una lucha diplomática por la apertura a la libre navegación de los ríos, entre el Imperio Brasileño, la Argentina y el Paraguay, además de la intervención de las potencias internacionales del siglo XIX -Inglaterra y Francia- y culminó con la Guerra del Paraguay (1865-1870). En ese momento quedó sellada la importancia de la Cuenca del Plata como un espacio económico que debía ser compartido por todos los países integrantes del sistema, con iguales derechos. En este sentido, los esfuerzos de todos los interesados fueron dirigidos para que sus expectativas fuesen alcanzadas, por lo menos en lo que respecta a la Argentina y al Brasil, ya que las del Paraguay y de Bolivia no fueron conseguidas plenamente, y las del Uruguay -ayer como hoy- quedaron íntimamente vinculadas a las decisiones de la Argentina y del Brasil.

La guerra contra el Paraguay, sabemos, destruyó las justas ambiciones de ese pueblo, postergándolas casi indefinidamente. Pero, la paz en la región fue recuperada. La economía recobró energías impulsada por los nuevos principios del liberalismo económico marcando una nueva etapa en la vida regional, con la entrada sin precedentes de mercaderías europeas, con la activación de las importaciones y exportaciones y con la reactivación de las comunicaciones uniendo los mercados internos y externos, regionales e internacionales, creando nuevos y renovados intereses. En ese momento emergieron, también, los principales actores a usufructuar de ese momento histórico: Brasil y Argentina.

Como vimos, los cambios político-económicos que se perfilaban en el Río de la Plata desde la primera mitad del siglo XIX, impelían a las provincias del litoral argentino, al Brasil, al Paraguay y al Uruguay a buscar el comercio exterior directo, sin trabas y sin la participación de Buenos Aires. Efectivamente, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes querían comerciar con los mercados extranjeros y regionales de forma directa y libremente así como también lo pretendían el Paraguay y el Imperio Brasileño, pero, por detrás de esos intereses, estaba el dominio del comercio por las arterias fluviales platinas y la hegemonía política y económica del Brasil y de la Argentina en el Plata.

Al Imperio le preocupaban los ambiciosos planes del gobernador de Buenos Aires y la reconstrucción del antiguo Virreinato del Río de la Plata, cuyas raíces re-

---

<sup>12</sup> Lilia Inés Zanotti de Medrano, *A Livre Navegação dos Rios Paraná y Uruguai. Uma Análise do Comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina (1852-1889)*, Tesis de Doctorado, Universidad de São Paulo, Brasil, 1989.

montaban a la herencia colonial española. La incorporación del Paraguay a la Confederación Argentina y también de la provincia boliviana de Tarija, a la cual Buenos Aires se consideraba con derechos, dificultaba al Imperio la consolidación de sus fronteras y la incorporación de la zona *matogrossense* en beneficio del gobierno central.

Los intentos del gobernador de Buenos Aires de reconstruir el Virreinato del Río de la Plata y la amenaza que esto significaba al Imperio, fortaleciendo el puerto de Buenos Aires, fue el punto de partida para un cambio drástico en la política imperial con respecto a los países vecinos. El artífice y ejecutor de esa política fue el estadista brasileño José Paulino Soares de Souza, cuya política tenía como principal objetivo evitar que el Paraguay y el Uruguay pudieran ser absorbidos por la Confederación Argentina. Fue así, que desde 1844 el Imperio empezó a implantar esa política obteniendo sus frutos definitivos en el año de 1852, con la retirada de Rosas.

Teniendo en cuenta las dificultades que el Paraguay enfrentaba al reconocimiento de su independencia por el gobierno argentino y la necesidad de navegar por el río Paraná, que también estaba impedido por el gobierno porteño, la política de José Paulino Soares de Souza fue dirigida hacia un estrechamiento en las relaciones con aquel gobierno, haciéndole sentir que existían intereses comunes. Por eso, en 1844, la diplomacia Imperial brasileña envió a Asunción a su representante -José Antonio Pimenta Bueno- que expresó en un documento muy significativo, sus primeras impresiones sobre la política del gobernador de Buenos Aires con relación al Plata. En este documento, el diplomático brasileño mostraba su preocupación con relación a las posibilidades de que Buenos Aires se transformase en el emporio del comercio dominando el interior de estos inmensos ríos y en una ciudad más importante que Río de Janeiro, rival de su corte y propagadora de los ideales republicanos.<sup>13</sup>

Efectivamente, la canalización del comercio a través de Buenos Aires significaba, también, la dominación de todo el comercio interior por los ríos que se internaban en territorio argentino, uruguayo, paraguayo y brasileño, atrayendo las ricas producciones de yerba mate, maderas, algodón, cueros y charque para los mercados de Montevideo, de Buenos Aires y de ultramar, además de conquistar el comercio de Bolivia, que trataba también de conseguir su salida para el océano Atlántico. Buenos Aires, como una verdadera puerta de entrada de las manufacturas europeas y donde el comercio extranjero no sufría ningún impedimento, era, o podría transformarse en el emporio comercial platino. La posibilidad de dominar también Montevideo, apoyado por las fuerzas de Oribe, sería fuerte en las dos márgenes. Este equilibrio no correspondía a las expectativas de los estadistas brasileños, ya que la circulación de las mercaderías de Mato Grosso y de Río Grande do Sul dependía de los ríos de la Cuenca del Plata y sus proyectos incluían los mercados de Bolivia, Paraguay, Argentina y del Uruguay.

Analizando la documentación de 1849, observamos que Duarte da Ponte Ribeiro, otro perito en las cuestiones del Plata y diplomático del Imperio, así se expre-

<sup>13</sup>José Antônio Soares de Souza, *A Missão Bellegarde ao Paraguai (1849-1852)*. História da Missão e Notas por J. A. Soares de Souza, Rio de Janeiro, vol. 2, 1968.

saba sobre la cuestión:

*“Da existência de um Paraguai como estado independente da Confederação Argentina depende, senão essencialmente, pelo menos a conservação do Império Brasileiro. A Republica do Paraguai é o único baluarte capaz de conter as províncias de Matto-Grosso, Rio Grande do Sul e até São Paulo, como partes integrantes do Império. A conservação do Paraguai como estado independente, além de ser uma forte barreira contra as tentativas argentinas em relação àquelas províncias, evitará que a numerosa população paraguaia, va aumentar as forças da Confederação Argentina contra a brasileira. Uma vez independente ficará sempre sob a proteção do Brasil, mas, essa independência não satisfaz aos paraguaios, nem pode existir sem a navegação do Paraná até o Ocêano. Essa navegação e, pois, a cláusula **sine qua non** daquela independência contra cujas dificuldades são necessários os esforços do governo Imperial que o Paraguai reclama convencido de que por si, não pode vencê-las”.*

Como vemos estaba muy claro para el estadista brasileño, la política a ser seguida: el Paraguay debería ser un aliado del Brasil, al igual que el Estado Oriental, para quebrar el equilibrio de fuerzas en el Plata.

Bolivia, también había expresado sus intenciones de hacer un acuerdo con el Paraguay. Un documento brasileño oficial de esa época así expresaba:

*“O governo pretende fazer uma valiosa aquisição em proveito dos futuros progressos do comércio e da industria nacional obtendo do Governo do Paraguai, da Confederação Argentina e de sua majestade o Imperador do Brasil, o reconhecimento da livre navegação dos rios que tendo sua origem em território boliviano e atravessando por aqueles estados, desaguam no Atlântico; do Paraguai e Paraná; pelo Rio da Prata e do Maromé, Uiacali e Beni, pelo Maranhão e Amazonas.<sup>14</sup>*

Este documento revela la importancia que adquiriría la navegación que corre para el océano Atlántico y la necesidad de la expansión comercial de los países que encerrados en el interior del continente, buscaban una salida al mar. Esto tenía un significado muy especial para el Brasil, ya que debía tomar la delantera en la solución de la navegación fluvial y liderar antes que otros tomasen parte en las decisiones.

Para propiciar la integración de toda la zona oeste y sudeste del Imperio brasileño -desde Río Grande do Sul hasta Mato Grosso- el gobierno Imperial adoptó una política definida que le permitió obtener importantes conquistas en la dominación económica de este espacio regional. Por eso, el período que va desde 1852 hasta 1870 tuvo un significado especial para los países del Plata ya que fueron delimitadas las fuerzas político-económicas del área, correspondiendo al Brasil, asumir un papel preponderante en el reordenamiento de intereses en el Plata.

<sup>14</sup>A missão Bellegarde..., op. cit.



En ese contexto, no podemos olvidar que la presencia del Imperio en el Plata fue facilitada por la propia coyuntura político-económica de los países vecinos, ya que los intereses opuestos entre Buenos Aires y las provincias argentinas facilitaron tal aproximación. Por este motivo, el análisis del comercio fluvial entre Brasil y Argentina permite delimitar, de un lado las ventajas de la dominación económica del Plata y de otro, la convergencia de intereses en una integración regional entre ambos países. Por eso, consideramos que el aspecto comercial en las relaciones Brasil-Argentina, durante la segunda mitad del siglo XIX, tuvo un importante papel en la consolidación político-estratégica del Imperio Brasileño en la Cuenca del Plata facilitando la conciliación de los intereses regionales representados por las provincias de Mato Grosso y Río Grande do Sul y los de Buenos Aires y Montevideo

De hecho, la política brasileña en el Plata fue reestructurada, especialmente a partir de 1844, en el sentido de evitar que Buenos Aires monopolizase las producciones de los países de la Cuenca del Plata, como también las de Mato Grosso y de Río Grande do Sul. Eso explica los esfuerzos destinados a neutralizar el Paraguay y el Estado Oriental, evitando la posible integración de los intereses político-económicos, uruguayos y paraguayos con los de la Argentina.

### **La estructuración del comercio y la inserción de Mato Grosso y Río Grande do Sul**

El día 2 de abril de 1853 el cónsul del Brasil en Buenos Aires -João Carlos Pereira Pinto- comentaba en sus memorias:

*“O fator mais importante que ultimamente tem ocorrido nesta Republica, respeito ao comércio e à navegação, foi a abertura do rio Paraná e seus afluentes para a navegação e comércio de todas as nações estrangeiras e certamente a nenhuma nação foi mais útil esta medida do que ao Brasil. Em pouco tempo e logo que haja os precisos regulamentos para essa navegação, a província de Matto-Grosso prosperará extraordinariamente e também a província de Rio Grande do Sul, lucrará com a navegação pelo rio Uruguai”.*<sup>15</sup>

Con estas palabras, el cónsul expresaba su optimismo y sus expectativas con relación a la apertura de los ríos Paraná y Uruguay a la libre navegación y comercio. Sin embargo reconocía que la organización y estructuración del comercio brasileño por los ríos dependía, en gran parte, de la adopción de medidas político-económicas para desenvolver e incentivar las actividades comerciales por los ríos de las cuales esperaba obtener muchas ventajas. Tales medidas iban desde el combate al contrabando en las fronteras de Río Grande do Sul, hasta la disminución de los impuestos sobre algunos productos argentinos (el charque, por ejemplo) para

<sup>15</sup>Consulado do Brasil en Buenos Aires, 2 de abril de 1852; 3 de abril de 1852 (manuscrito).

facilitar la entrada de las mercaderías del Brasil, el perfeccionamiento de la manufactura de algunos productos de la agricultura brasileña, la firma de un tratado de Comercio y Navegación entre los dos países y la creación de viceconsulados en los puertos argentinos habilitados para el comercio exterior localizados sobre los ríos Paraná u Uruguay.

Todas esas medidas eran consideradas esenciales por el representante consular brasileño -João Carlos Pereira Pinto- artífice de este comercio, para estrechar las relaciones comerciales entre ambos países y dar pleno aprovechamiento económico a la Cuenca del Plata a través de los ríos recientemente abiertos.

También esas providencias deberían ser acompañadas por el nombramiento de vicecónsules para las poblaciones de Concordia, Federación y Gualeguaychú, cuyos puertos, ya antes y alrededor de 1852, mantenían relaciones de comercio con el Brasil no solamente por las fronteras de Río Grande do Sul, sino también por el Océano Atlántico.

Además de estas medidas sugeridas para evitar el contrabando o por lo menos disminuir sus efectos en el comercio regional, otras providencias deberían ser tomadas para proteger el comercio que prometía grandes ventajas tanto para el Brasil, como para la Argentina. La Confederación Argentina y Buenos Aires eran buenos consumidores de los productos provenientes de la agricultura y, por tal motivo, era necesario dar incentivo a la colocación de los productos brasileños en los mercados argentinos promoviendo la mejoría de la manufactura para evitar que la competencia de otros artículos similares de otras procedencias (del Paraguay, de Cuba y hasta de Europa y de los Estados Unidos), provocasen la pérdida de estos ricos mercados.

La falta de un Tratado de Navegación y Comercio, era también apuntada como un factor negativo para el desarrollo de las relaciones comerciales entre ambos países. Solamente en 1856 el Imperio y la Argentina firmaron un Tratado de Paz, Comercio y Navegación, estableciendo el intercambio regular y oficial de las mercaderías entre los dos países y, en 1857, la Convención Fluvial que tenía por objeto reglamentar el comercio y la navegación por los ríos Paraná y Uruguay.

No queda duda sobre la importancia política y estratégica que el Imperio daba a la región platina. Pero, también es verdad que su permanencia dependía, en gran parte, de la adopción de una política comercial que le permitiese estimular y conquistar los mercados del interior argentino para sus productos y facilitar la integración de Mato Grosso y Río Grande do Sul. El comercio era, ciertamente, el medio que le permitiría asumir una posición sólida en el Río de la Plata, favoreciendo las iniciativas privadas y propiciando su integración con el naciente comercio internacional en la Cuenca del Plata.

Cuando el río Uruguay fue liberado a la navegación internacional en 1852, el comercio recibió gran incremento, las iniciativas privadas y los incentivos gubernamentales se unieron para organizar compañías de navegación a vapor destinadas al transporte de carga y de pasajeros y cubrir los trayectos entre Montevideo y/o Buenos Aires, el bajo Uruguay y puertos intermedios, y los del alto Uruguay con las fronteras brasileñas.

Efectivamente, el espacio fronterizo entre Río Grande do Sul y la provincia

de Corrientes, especialmente a través de la aduana de Uruguayana y en menor escala por las de Itaqué y San Borja, canalizó todo el flujo de importación de ultramar para el interior de Río Grande do Sul, propiciando por esta vía fluvial, su vinculación al comercio regional e internacional. Los mercados de Buenos Aires y Montevideo -como centros del comercio internacional- abastecían estas regiones con los productos manufacturados europeos, irradiaron su importancia comercial e incentivaron la entrada de capitales regionales e internacionales.

La intensificación de ese comercio provocó un conflicto entre los comerciantes localizados en Río Grande y Porto Alegre -localizados en el mar y tradicionales abastecedores de la provincia- y los comerciantes de las fronteras que defendían la articulación comercial con Buenos Aires y Montevideo, mostrando con esa actitud la activa participación de estos comerciantes locales, importadores, exportadores, transportistas entre otros, que crecía al ritmo del comercio por el río Uruguay.<sup>16</sup>

De la misma forma, la provincia de Mato Grosso consiguió una efectiva vinculación al comercio regional. Los puertos de Montevideo y Buenos Aires ofrecían un medio fácil y barato de importar mercaderías por medio del comercio de tránsito, lo que permitió a los comerciantes de esta provincia importar las máquinas necesarias para la modernización de la incipiente industria local. Esta situación sufrió una paralización durante la Guerra del Paraguay, pero, cuando la paz volvió a estas regiones, se reinició la actividad productiva y el comercio cobró nuevo impulso. El puerto de Corumbá fue hasta 1920, fecha en que empezó a funcionar el ferrocarril, la puerta de entrada y salida de las mercaderías, llegando su influencia hasta una amplia faja interior del territorio brasileño.

Esta ciudad/puerto crecía a medida que, en su nuevo papel de puerto terminal de las líneas internacionales de navegación que circulaban por el sistema Paraguay-Paraná, era el lugar de destino de un número creciente de comerciantes y capitalistas, muchos de ellos europeos, pero, también argentinos, uruguayos y paraguayos, que actuaban como intermediarios del comercio de importación y exportación. Paralelamente a este proceso, un gran contingente de trabajadores extranjeros, sobre todo paraguayos y brasileños que venían de otras regiones, participaron de la expansión del mercado de trabajo en función de las actividades extractivas, de la pecuaria, del transporte y de la incipiente industrialización.<sup>17</sup>

Los puertos argentinos sobre el río Paraná donde hacían escala los barcos de la carrera Montevideo-Buenos Aires-Asunción-Corumbá, también permanecieron por muchos años vinculados comercialmente a Mato Grosso. El volumen de las importaciones y de las exportaciones aumentaba en la medida en que su economía adquiría estabilidad y sus productos -como la yerba mate, los cueros, las drogas, entre otros- conquistaban los mercados externos, principalmente los del Plata.

Tal como ocurría en las fronteras de Río Grande do Sul con la Argentina y el

<sup>16</sup>Marcelo Henrique Dias, *O Rio Grande do Sul no Circuito Comercial Platino: permanência ou desarticulação durante a 1ª República?*, Dissertação de Mestrado, URSINOS, Porto Alegre, 1996.

<sup>17</sup>Lúcia Salsa Corrêa *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso 1870-1920*, Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, 1980.

Uruguay, la entrada de mercaderías importadas de Europa y de los Estados Unidos por Buenos Aires y Montevideo fue dominante en el contexto platino. Estos puertos canalizaron para el interior de sus territorios la modernización tan anhelada con la llegada de inmigrantes europeos, paraguayos y argentinos, que dieron nueva fisonomía a estos espacios interiores atraídos por las nuevas oportunidades de trabajo y por las expectativas de una vida mejor.

En la Argentina, las condiciones naturales de las pampas permitieron el desarrollo sin precedentes de la agricultura y de la cría de ganado, base económica, política y social para la modernización del país. En pocos años una amplia red ferroviaria se extendía por las pampas y un gran número de inmigrantes italianos, españoles, franceses o suizos llegaba a los puertos de Buenos Aires y Montevideo de donde una buena parte se dirigió para el interior, buscando las oportunidades de trabajo que Europa les negara.

La producción de maíz, trigo, lino y alfalfa, los nuevos cruzamientos de animales, el cercamiento de los campos, la instalación de los frigoríficos y la estabilidad política, mudaron el cuadro económico-social de las pampas y crearon las condiciones favorables para atraer capitales internacionales.<sup>18</sup> La riqueza generada por la producción agrícola, por la cría de ganado y por las actividades comerciales e industriales abrió espacio para el surgimiento y formación de nuevas élites y nuevos segmentos sociales que compartían junto a los grupos más antiguos los beneficios de la expansión económica.

La inserción del puerto de Rosario, localizado en el Paraná, al circuito comercial platino se dio como consecuencia de la prosperidad y desarrollo que alcanzó la región pampeana con el cultivo de cereales a partir de la década de 1870. Habiendo sido uno de los puertos exteriores del país, desde 1852 por el Reglamento de Aduanas que abría el río Paraná a la libre navegación, desde esa época fue el puerto que servía para la salida de la mercaderías procedentes del norte y noroeste argentino destinadas al mercado de Buenos Aires. Más tarde, la construcción de los ferrocarriles, la incorporación de enormes extensiones de tierras al patrimonio provincial, que después pasaron a las manos privadas, y la masiva entrada de inmigrantes, fueron los principales ingredientes para dar impulso a un proceso de desarrollo económico nunca antes experimentado. Así, el puerto de Rosario se transformó en uno de lo más activos de la zona cerealista, que compartía junto con Buenos Aires y Montevideo las responsabilidades del comercio interior y exterior platino.<sup>19</sup>

En consecuencia, esta ciudad e importante puerto -Rosario- experimentó el desarrollo de su comercio local, tanto de importación como de exportación y de sus actividades industriales. La industria naval fue una de las más importantes que junto a las industrias metalúrgicas y de alimentos dieron a Rosario los rasgos de una ciudad nueva y pujante en un tiempo de poco más de veinte años. La expansión de

<sup>18</sup>Miriam Stanley, "Comerciantes, Hacendados, Financistas e Industriales en la Conformación de la Burguesía Rosarina (Argentina 1860-1890)", en: ANAIS da 3a. Conferência Internacional de História de Empresas, 13 a 16 de outubro de 1996, v. II.

<sup>19</sup>Líllia Inés Zanotti de Medrano, *A Livre Navegação...* op. cit.

la agricultura, del comercio y de la industria tuvo reflejos importantes en la sociedad de la ciudad de Rosario, ya que facilitó el surgimiento de una burguesía constituida por comerciantes, financistas e industriales cuya característica fue la de combinar, en muchos casos, todas esas actividades.<sup>20</sup>

La reconstrucción histórica de la región platina en el siglo XIX a partir de elementos socioeconómicos, nos permite inferir algunos elementos comunes a toda la región. El surgimiento de grandes casas comerciales de importación y de exportación en los principales puertos de la región -Buenos Aires, Montevideo, Rosario, Corumbá, Uruguayana- entre otros, la activación en la formación de grandes compañías de navegación que circulaban por el interior de los ríos, con una tripulación extranjera en su mayoría, la incorporación de trabajadores extranjeros a esas actividades y la movilización y redistribución de grandes extensiones de tierras y la entrada de grandes capitales, son elementos comunes a toda esa área. Pero, las desigualdades y las diferentes formas de inserción de los países en esos beneficios, tienen sus raíces en el propio proceso histórico que compartieron los pueblos durante el siglo XIX.

La lucha por la hegemonía político-económica en el Plata que se inició con una clara redefinición de los intereses brasileños y argentinos en esa región a mediados del siglo XIX, había dado en parte sus frutos. La reconstitución del Virreinato del Río de la Plata había sido evitada y la incorporación de las provincias de Mato Grosso y Río Grande do Sul se procesó en la medida que sus economías encontraron nuevas bases, conquistando los países platinos y los mercados internacionales a través de los ríos Paraná y Uruguay. El litoral argentino, a su vez, asumió la hegemonía político-económica sobre el resto del país. Su economía y sus intereses comerciales se insertaron definitivamente en el contexto internacional.

Pero, el Brasil no pudo en ningún momento evitar la hegemonía comercial y económica porteña en el Plata, porque los intereses nacionales e internacionales allí concentrados, se proyectaron sobre el interior del espacio platino. El puerto de Montevideo que luchó durante muchos años con su poderoso vecino -Buenos Aires- fue una opción estratégica para el Brasil como intermediario del comercio, pero, la pujante economía argentina consolidó la supremacía de su puerto en la región, neutralizando las ambiciones uruguayas y brasileñas. La configuración de un intenso intercambio comercial -legal e ilegal- que circuló por las arterias fluviales confirió al Plata y sus ríos, las características de un espacio socio-económico-cultural, cuya unidad quedó registrada en las actividades mercantiles y en la interrelación entre los países que forman la región platina, lugar de convergencia y divergencia de sus intereses económicos.

---

<sup>20</sup>Miriam Stanley, "Comerciantes, Hacendados...op. cit.