

**ASOCIACIÓN URUGUAYA DE HISTORIA ECONÓMICA
5TAS JORNADAS DE INVESTIGACIÓN**

Montevideo. 23 al 25 de Noviembre de 2011

**SIMPOSIO 8- TRANSPORTES Y SERVICIOS EN LOS MERCADOS REGIONALES Y
NACIONALES EN AMÉRICA LATINA (SIGLOS XIX Y XX)**

**A navegação do Rio Uruguai na segunda metade do século XIX: integração, serviços e
comércio na Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul**

Márcia Volkmer¹

A partir de meados do século XIX, quando acontece a abertura dos rios da Bacia Platina para a navegação internacional, intensificam-se os contatos e fluxos comerciais entre a região do oeste da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul e os portos de Buenos Aires e Montevideú. Esse processo acaba por promover o desenvolvimento comercial de pequenas vilas fronteiriças e habilitando uma rede de fornecedores, transportadores e comerciantes ao longo de toda a região integrada pelo rio Uruguai.

O presente trabalho, ao enfatizar o comércio realizado nos portos de Uruguiana, Itaqui e São Borja, pretende caracterizar a dinâmica econômica de um espaço regional que teve seu desenvolvimento propiciado pela possibilidade da navegação fluvial e integração com os portos da Bacia Platina. A partir da análise dos registros das Alfândegas da região e de documentos que evidenciam o desenvolvimento comercial num nível local, reconstitui-se as rotas das mercadorias, o sistema de transportes e os serviços que interligavam a região fluvial platina.

O que se passa a analisar é a vinculação do extremo oeste da Província do Rio Grande de São Pedro com a região fluvial platina, demonstrando a importância dessa ligação atlântica a partir do oeste do estado. Trata-se de um processo muito anterior ao século XIX, afinal, “desde os tempos da colônia, quando a região que banha o rio Uruguai era pouco povoada e com escassa produção, o rio era o laço de união entre as longínquas povoações missioneiras e Buenos Aires”.² O que se enfatiza, no entanto, é a regulamentação dessas relações em meados

¹ Doutoranda do PPG em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Bolsista Capes. e-mail: marciavolkmer@yahoo.com

² MEDRANO, Lília. *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay*. Uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina 1852-1889. Tese (Doutorado em História). Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989, p. 147.

do século XIX e o conseqüente desenvolvimento sócio-econômico das cidades da fronteira oeste do Rio Grande do Sul.

Para tanto, define-se a região não a partir da sua delimitação territorial, mas sim partindo da análise das relações sociais firmadas nesse espaço. Nesse sentido, se caracteriza uma região sócio-econômica a partir das relações estabelecidas entre os seus habitantes e dos fluxos promovidos pelas embarcações que deram vida e dinamismo ao Rio Uruguai ao longo da segunda metade do século XIX. Partindo da perspectiva analítica da História Regional, pretende-se entender a circulação de bens e pessoas, e as suas relações sociais, que acabaram por conformar esse espaço regional integrado.

História Regional – o espaço fluvial Platino

Es necesario dejar claramente sentado, asimismo, que las regiones no son entidades dadas por la naturaleza (la “región natural”), con lindes precisos e inamovibles; y que no están definidas por los límites y fronteras estatales, aunque éstos constituyen elementos muy importantes a considerar a la hora de definir sus estructuras y funcionamiento. Las regiones son, en nuestra perspectiva de historiadores, espacios humanizados singulares, que son modificados y se reestructuran, precisamente, a través de la actividad humana.³

Como bem salienta Sandra Fernández, a História Regional já não pode ser concebida como um simples recorte administrativo, em uma perspectiva exclusivamente territorial. “Desde este ángulo, en general, se adaptaba casi mecánicamente una realidad social-económica-cultural a una forma de división política-administrativa”, não considerando os processos inerentes à construção social e identitária desses espaços.⁴

Nesse sentido, a região passa a ser uma categoria flexível que pode fazer referência a múltiplas dimensões espaciais. Trata-se de uma categoria socialmente espacializada,⁵ na qual as práticas sociais passam a ser o objeto de análise. “O deslocamento proporcionado pelas novas abordagens, priorizando as experiências cotidianas de homens e mulheres, e a visão de que as realidades são social e culturalmente construídas, numa intrincada teia de relações e atividades humanas com seus inúmeros agentes, interesses e práticas, trouxeram um novo vigor para os estudos regionais e locais”.⁶

³ CAMPI, Daniel. *História Regional ?Por qué?* In: FERNÁNDEZ, Sandra; DALLA CORTE, Gabriela (org). *Lugares para la Historia*. Espacio, Historia Regional e Historia local en los Estudios Contemporáneos. 2.ed. Rosario: UNR Editora, 2005, p.87.

⁴ FERNÁNDEZ, Sandra. *Los estudios de historia regional y local de la base territorial a la perspectiva teórico-metodológica*. In: FERNÁNDEZ, Sandra. (org) *Más Allá del Territorio*. La historia regional y local como problema – discusiones, balances y proyecciones. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2007, p. 33.

⁵ Idem, p. 39.

⁶ RODRIGUES, Jane de Fátima. *História Regional e Local: problemas teóricos e prácticos*. In: História & Perspectivas, n. 16/17. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 1997, p.151.

A região só se entende então, metodologicamente falando, como parte de um sistema de relações que ela integra. Deve, portanto, ser definida por referência ao sistema que fornece seu princípio de identidade. Assim, pode-se falar tanto de uma região no sistema internacional, como de uma região dentro do estado nacional ou dentro de uma das unidades de um sistema político federativo. Pode-se falar, igualmente de uma região cujas fronteiras não coincidam com fronteiras políticas juridicamente definidas.⁷

Daniel Campi também alerta que as regiões, para assim serem consideradas, “devem funcionar (de alguma maneira) como um sistema, com articulações endógenas que possuam certa dinâmica própria, ou constituir espaços de grande homogeneidade ou com fortes semelhanças fenomenológicas”.⁸

Nesse sentido, a região em estudo passa a ser entendida a partir da integração econômica e social, entre o oeste do Rio Grande do Sul e as províncias argentinas de Corrientes e Entre Ríos. Esse processo se dá de maneira objetiva e institucionalizada em meados do século XIX, quando o comércio realizado através do Rio Uruguai confere um novo dinamismo à região. “É para estudar este tipo de questão que a História Regional apresenta-se como enfoque de análise insubstituível, pois seu objeto é sempre uma *articulação complexa* de relações econômicas, sociais e políticas, em espaços determinados e em tempos determinados”.⁹

A região integrada pelo rio Uruguai



⁷ SILVA, Vera Alice C. Regionalismo: o enfoque metodológico e a concepção histórica. In: SILVA, Marcos (org). *República em Migalhas: História Regional e Local*. São Paulo: Marco Zero, 1990, p. 42.

⁸ CAMPI, Daniel. Op.Cit, p. 87.

⁹ SILVA, Vera. Op.Cit, p. 48.

APUD: SCHMIT, Roberto. *Ruína y resurrección en tiempos de guerra*. Sociedad, economía y poder en el Oriente Entrerriano posrevolucionario, 1810-1852. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2004, p.67.

Jose Carlos Chiaramonte salienta que em toda a primeira metade do século XIX, a unidade sócio-política de maior importância na Argentina era a Província, “cuyo espacio define gran parte del conjunto de problemas económicos, sociales y políticos de la época”.¹⁰ Para o autor, essas Províncias autônomas, quando tidas como unidade de análise, são “en realidad una dimension, la mas sólida, de lo que podemos llamar region en la Argentina de la primera mitad del siglo XIX.”¹¹ Para essa forma de organização, o capital comercial terá papel central, na medida em que integra as várias áreas ao mobilizar os produtos necessários para o abastecimento da região. Nesse contexto, o setor mercantil desenvolve uma função dominante, que é proporcionar a estrutura necessária para a circulação mercantil bem como o financiamento das produções locais.¹²

Ao analisar o período pós-independências, o que o autor destaca é a emergência do estado provincial argentino – e a impossibilidade de conformação de um Estado centralizado. A economia e a sociedade de cada província conformam a região onde se reproduzem as forças autônomas provinciais. Essas configurações regionais tinham certas motivações de ordem geográfica ou econômica, derivadas dos vínculos históricos do período colonial. No entanto, como salienta Chiaramonte, essa configuração regional não tinha bases sólidas, uma vez que os vínculos entre as províncias não passavam daqueles gerados pela circulação de mercadorias. Esse processo econômico e social vai se alterando e promove uma configuração regional mais ampla, que engloba a conjuntos de províncias argentinas com parte dos países vizinhos.¹³

Al amparo de la inexistencia de un poder central y ante las exigencias de una economía debilitada por las luchas armadas y comprimida en sus posibilidades de desarrollo por el periodo de dificultades que vive la economía mundial entre el fin de las guerras napoleonicas y la mitad del siglo, las provincias se vuelcan a las posibilidades que su ubicación geografica les brinda. Es el caso de las vinculaciones con Chile de una parte de ellas, con Bolivia de otras, con el sur brasileño y el Uruguay de las del litoral. Así se van perfilando, entonces, esbozos de nuevas regiones con el conseqüente riesgo de disgregación que entrañan para el no concretado proyecto de nación argentina y que urge la puesta en practica del llamado proceso de organizacion nacional subsiguiente a la caída de Rosas.¹⁴

¹⁰ CHIARAMONTE, Jose Carlos. *Mercaderes del Litoral*. Economía y sociedad en la Provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX. Mexico-Buenos Aires: Fondo de Cultura Economica, 1991, p.25.

¹¹ CHIARAMONTE, Jose. Op.Cit., p. 26.

¹² Idem, p.30.

¹³ CHIARAMONTE, Jose. Op. Cit. p. 52.

¹⁴ Idem, p.51.

Para o estudo aqui proposto interessa-me enfatizar o processo decorrido nas Províncias do Litoral argentino a partir da década de 1840, momento em que a região é caracterizada a partir do seu renascimento econômico.

A medida que avanza la década de los años 40 se atenúan allí las consecuencias de las guerras frecuentes; el esfuerzo se concentra progresivamente en las operaciones que transcurren fuera de la region. Y aun estas mismas se aminoran. Se acentua entonces en la Mesopotamia una reconstrucción que ya venía de antes. En ella participan sobre todo las tierras ubicadas sobre el Uruguay, que se han beneficiado en periodos de conflictos con accesos a mercados no obligados a la intermediacion de Buenos Aires. Las rutas de Rio Grande do Sul y de Montevideo, ya mencionadas, escapan al control porteño y el ganado en pie de Corrientes y nordeste de Entre Rios se exporta a través del Uruguay hacia los saladeros riograndenses. Los puertos entrerrianos sobre el Uruguay envían a Montevideo cueros, tasajo y sebo. Aun durante el segundo bloqueo de Buenos Aires la hostilidad política no impide a Urquiza la relación comercial. Desde Concepcion del Uruguay hasta Gualeguaychú, el sureste entrerriano conoce una subita prosperidad. La prosperidad se difunde y favorece la vida urbana; en los puertos se afincan los comerciantes, casi todos extranjeros que se han dedicado previamente al cabotaje fluvial.¹⁵

Passados os momentos revolucionários do pós-independência, gradualmente, foi se constituindo uma economia e integração *ganadera* entre o sul correntino, Santa Fé, Entre Ríos, Uruguai e o Rio Grande do Sul, “generando en el ámbito litoral las tendencias regionales “centrifugas” que afectaron también a otras provincias.”¹⁶

A região em estudo, uma dessas “regiones intranacionales”, como mencionadas por Chiaramonte, será fortemente estruturada a partir desse momento. Em 1845, em virtude dos conflitos com a França e a Inglaterra, e o conseqüente bloqueio do Porto de Buenos Aires, o governador desta Província, Juan Manuel de Rosas, proibiu o tráfego direto entre os portos fluviais da confederação Argentina e o de Montevideú. O governador de Entre Ríos, para aliviar a situação em que esta medida havia colocado a província, autorizou o comércio dos portos habilitados da província com os da República Oriental do Uruguai, sobre o rio Uruguai, possibilitando um constante tráfego comercial, não só com aquele país, mas também com a região brasileira do Rio Grande do Sul. O longo conflito de Rosas com a Inglaterra e a França (1846-1849), portanto, teve grandes repercussões econômicas nas províncias da mesopotâmia Argentina,¹⁷ possibilitando um “sostenido progreso mercantil.”¹⁸

¹⁵ CHIARAMONTE, Jose. Op. Cit., p. 40.

¹⁶ Idem, p. 39.

¹⁷ MEDRANO, Lilia. *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay*. Uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina 1852-1889. Tese (Doutorado em História). USP, São Paulo, 1989, p.150.

¹⁸ SCHMIT, Roberto. *Ruina y resurrección en tiempos de guerra*. Sociedad, economía y poder en el Oriente Entrerriano Posrevolucionario, 1810-1852. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2004, p.139.

Com o bloqueio do Porto de Buenos Aires, essas províncias estabelecem relações comerciais com os países vizinhos e acabam por desenvolver-se enormemente. A vinculação regional com o oeste do Rio Grande do Sul e o norte do Uruguai possibilitou que essa economia pudesse ter alternativas diante do controle de Buenos Aires. Nesse sentido, “los avances económicos son también los de los nexos con áreas limítrofes extranjeras”,¹⁹ o que representava um grande desafio para a unidade nacional tão pretendida e não alcançada até então.

Ao longo do século XIX, portanto, a produção pecuarista ganhará centralidade e será a responsável pela geração da maior parte das riquezas da região. “Las tierras de la cuenca del Río de la Plata, especialmente las que integran en la actualidad la zona sur del Brasil, la Republica Oriental del Uruguay y el Litoral argentino, productoras de bienes de exportación y puertos de ingreso de las importaciones, se iban a convertir en centros dinámicos de la producción y del comercio Atlántico en el cono sur.”²⁰ Foi devido ao desenvolvimento econômico da região englobada pelos rios que os mesmos ganharam novo dinamismo comercial.

Nesse cenário, os rios Paraná e Uruguai terão importância central, já que garantirão a intensa movimentação das embarcações que traziam produtos manufaturados europeus e levavam a produção local. Lilia de Medrano, ao analisar o comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina na segunda metade do século XIX, enfatiza de maneira bastante clara a centralidade dos portos do sistema fluvial platino para a concretização desses interesses. No que se refere ao Rio Grande do Sul, o rio Uruguai é caracterizado como a “artéria dessa vinculação comercial”.

O comércio pelo rio Uruguai

El Rio Uruguay era una ruta fluvial que permitía el tránsito de las exportaciones e importaciones a ultramar, pero también era una vía de tránsito para una gran variedad de productos regionales del Paraguay y el Brasil como: yerba mate, azúcar, tabaco, café, arroz y aguardiente, dirigidos a una gran cantidad de mercados del territorio rioplatense, donde se consumían en enormes cantidades. El río poseía dos tramos perfectamente navegables; el primero en el Alto Uruguay entre Misiones y el Paso de los Higos (hoy Monte Caseros) en Corrientes. Luego, a partir de allí, había un segmento que era casi intransitable, pues tenía una pendiente de 35 metros, conocida como el Salto Grande y otro más adelante llamado Salto Chico a la altura de la ciudad de Concordia en Entre Ríos y la ciudad de Salto en la Banda Oriental. Para sortear este sector del río, los productos eran descargados a tierra en Belén o en Federación para ser transportados en carretas pasando el Salto, para

¹⁹ CHIARAMONTE, Jose. Op.Cit., p. 41.

²⁰ SCHMIT, Roberto. *Ruina y resurrección en tiempos de guerra*. Sociedad, economía y poder en el Oriente Entrerriano Posrevolucionario, 1810-1852. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2004, p.130.

luego ser reembarcados. Finalmente, en el segundo tramo, desde Concordia hacia el sur, el Río resultaba muy navegable hasta los grandes puertos del Río de la Plata. Este curso de agua fue una excelente vía para que los comerciantes pudieran vincular el tráfico de los efectos locales, regionales y ultramarinos. Desde 1820 a través del Río, tanto para exportar como para importar, se encauzaba el flujo mercantil proveniente de Itapuá (Encarnación), Rinconada de San José (Posadas), el puerto Hormiguero, San Borja, entre tierras fronterizas paraguayas y brasileñas. Luego seguía por los puertos de La Cruz, Itaquí, Restauración (Paso de los Libres) y Uruguayana en los límites correntinos y brasileños. Y luego transitaba por Mandisoví (Federación), Belén, Concordia, Salto, Paysandú y Concepción del Uruguay puertos limítrofes entre los entrerrianos y los orientales. Por último, los bienes llegaban a los puertos ultramarinos de Buenos Aires y Montevideo.²¹

As provincias de Entre Ríos, Corrientes e Santa Fé tuvieron un desarrollo económico bien expresivo a partir de la década de 1840, cuando “hubo un aumento de las exportaciones de Entre Ríos y sobre todo se debe destacar que el eje del tráfico comercial de cabotaje en la cuenca del Plata se fue trasladando desde el río Paraná – donde se ubicaba hasta principios de los 30 – al río Uruguay”.²² Nesse sentido, exerceram força política e um importante papel em defesa da livre navegação dos rios platinos, que garantiria o pleno desenvolvimento dessas províncias. Estes interesses vinham ao encontro também daqueles do Império Brasileiro, que pretendia conquistar o mercado platino, sendo necessário, portanto, a diminuição da influência e controle exercidos por Buenos Aires.

Em 1852, após a queda do governador Rosas, é assinado o Tratado de Livre Navegação dos rios da Bacia do Prata, que permitirá a vinculação direta dos portos do interior com os navios de bandeiras internacionais (possibilidade antes restringida para o porto de Montevideu e Buenos Aires). Todos os portos, desde que suas condições naturais de navegabilidade o permitissem, adquiririam o estatuto de portos ultramarinos. A partir de então, há um aumento expressivo da navegação comercial e intensifica-se o comércio de importação, exportação e reexportação de mercadorias. Essa última modalidade facilitada pela prática do comércio de trânsito pelo Uruguai e Argentina, que isentava a cobrança de boa parte dos tributos sobre as mercadorias em trânsito.

Nesse sentido, “as vias fluviais desempenharam não só um papel integralizador das zonas distantes, como também, a base física para a formação do mercado interno vinculando-o aos importantes empórios de ultramar.”²³ O rio Uruguai que já havia se tornado o eixo do comércio realizado na região na década de 1840, a partir de 1852 conectará uma série de praças comerciais inter-regionais aos importantes portos de Montevideu e Buenos Aires. O rio

²¹ SCHMIT, Roberto. *Ruina y resurrección en tiempos de guerra*. Sociedad, economía y poder en el Oriente Entrerriano posrevolucionario, 1810-1852. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2004, p.136.

²² SCHMIT, Roberto, Op. Cit., p. 134.

²³ MEDRANO, Op.Cit, p.05.

permitirá a ligação direta desses pequenos portos ao comércio internacional, agora regida por cláusulas e regimes igualmente internacionais.

“Vemos, portanto, que até 1852 não havia um comércio regulamentado nos rios Paraná e Uruguai”.²⁴ A partir de então há uma maior utilização econômica dos rios, estreitando os laços comerciais já existentes. Nessa segunda metade do século XIX, além dos produtos derivados do gado, principalmente couros e charque, a intensificação da exportação da erva-mate, proveniente do Brasil e do Paraguai, e consumida nas províncias argentinas, terá participação fundamental e decisiva nos negócios realizados na região.

O comércio era regularmente praticado, mediante uma frota de relativa densidade, integrada por embarcações pequenas, que navegavam pelo rio Uruguai, vinculando, em forma ascendente, os portos de Buenos Aires, Gualeguaychú, Conceição do Uruguai, Salto, Concórdia, Federação (localizados na Província de Entre Rios), Monte Caseros, Restauração (hoje Poso de los Libres), Alvear e Santo Tomé (na província de Corrientes) aos portos de Uruguaiana, Itaqui e São Borja, na província brasileira do Rio Grande do Sul. Assim, a faixa fronteiriça do Rio Grande do Sul, especialmente através da Alfândega de Uruguaiana e, em menor escala, das de Itaqui e São Borja, canalizou todo o fluxo de mercadorias importadas de ultramar para o interior gaúcho, propiciando, por esta via fluvial, sua vinculação ao comércio internacional, na segunda metade do século XIX.²⁵

Como bem explicava o encarregado da Alfândega de Uruguaiana, “estando a navegação do Uruguai livre”, qualquer mercadoria não chegaria até a Fronteira vinda do interior da Província. Enfatizava-se que “os preços em Buenos Aires e Montevideu são muito mais cômodos do que em Porto Alegre e Rio Grande; assim como o transporte mais módico e ligeiro.”²⁶

Em 1860, o comércio de trânsito livre é regulamentado na Argentina. A partir de então, os portos de Concórdia e Restauração tornam-se ainda mais atrativos para os intermediadores das mercadorias direcionadas para o Brasil ou exportadas através da Fronteira do Rio Grande do Sul. No Uruguai, o comércio de trânsito já estava regulamentado desde 1837, prática que garantia muitos lucros ao país, por isso da importância de manter atrelado o comércio de toda essa região fluvial aos dois principais portos do Prata.

O desenvolvimento dessas praças mercantis da fronteira ganhou tais projeções também devido aos problemas e altos custos de transporte através do Porto de Rio Grande. Além de não ter as condições ideais de funcionamento até as primeiras décadas do século XX, a distância deste Porto em relação ao oeste do estado, e a inexistência de ferrovias que ligassem as duas regiões auxiliaram no aumento do tráfego pela Fronteira. Além disso, as políticas de

²⁴ MEDRANO, Op. Cit, p. 151

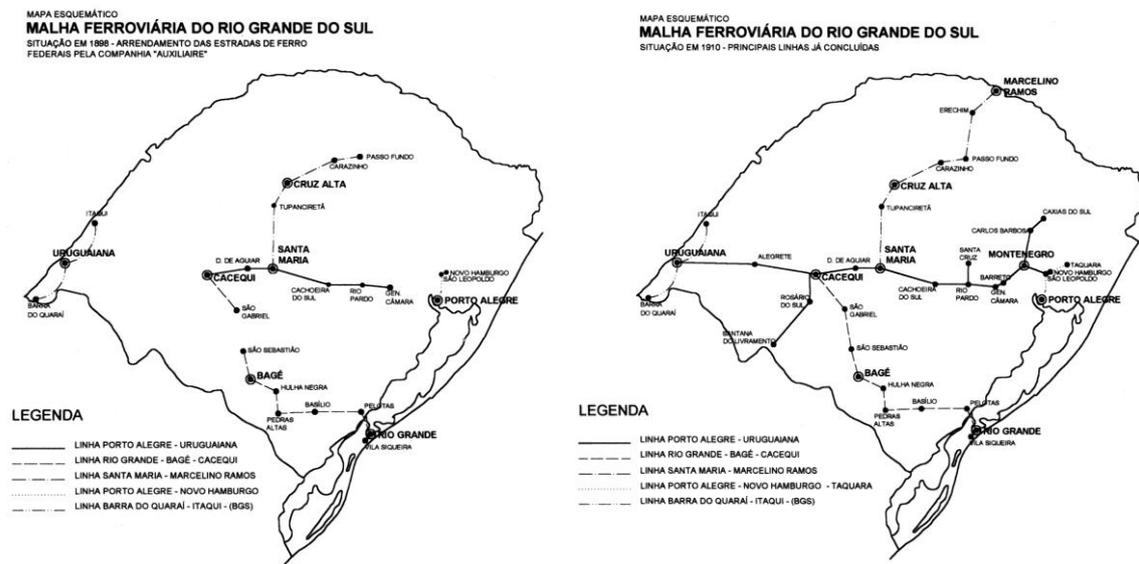
²⁵ MEDRANO, Op. Cit, p. 156/220

²⁶ AHRS – Fundo Fazenda – maço 490 - Alfândega de Uruguaiana / ofícios

atração exercidas pelos portos de Montevideu e Buenos Aires, como o direito de livre trânsito das mercadorias, as baixas taxas de armazenamento cobradas e as facilidades de acesso produzidas pelas vias fluviais tornaram bastante sólida a interrelação do oeste gaúcho com os portos platinos.

Nesse momento, todos os meios de comunicação terrestre apresentavam-se bastante precários ou até inexistentes. Avé-Lallemant²⁷ dizia que os caminhos vicinais que conduziam a São Borja estavam “mais na boa vontade dos que os conhecem bem do que debaixo dos pés de quem os utiliza”. As estradas de carretas, além de demoradas, também estavam em más condições. A falta de pontes em vários pontos do interior impossibilitava o trânsito das mercadorias em épocas de muita chuva. Os trilhos eram inexistentes e nem projetados, sendo que as ferrovias chegam a essa região somente ao findar do século XIX, e a ligação de Uruguiana ao Porto de Rio Grande é possibilitada somente na primeira década do século XX.²⁸

MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL (1898 e 1910)²⁹



No entanto, a navegação fluvial, apesar de suas vantagens, era bastante lenta no período, em função das escassas cartas de navegação, das condições do próprio rio (como a

²⁷ Viajante alemão que visita as cidades de São Borja, Itaqui e Uruguiana no ano de 1858.

²⁸ Em 1874, a Câmara de Itaqui solicita que uma linha elétrica, partindo daí até Alegrete, seja realizada permitindo que o município abra suas relações comerciais com os demais povos do interior e também com a Capital, Porto Alegre. Nem ao menos o sistema dos correios funcionava integrando a parte leste do oeste da Província do Rio Grande do Sul.

²⁹ FONTE: CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frineia. *Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul*. Inventários das Estações 1874-1959. Porto Alegre: Pallotti, 2002, p. 22-25.

dependência do fluxo da água e a presença de bancos de areia), da suspensão da navegação noturna e da deficiência das embarcações (em sua maioria à vela ou remo) diante das mudanças do vento ou na falta dele.³⁰ Apesar dessas condições, o transporte fluvial ainda era muito mais rápido e barato do que aquele realizado pelas carretas e mulas.

Uma grande mudança aconteceria com a formação das companhias de navegação à vapor, destinadas ao transporte de produtos e passageiros. Essas linhas, que funcionariam até o início do século XX, foram extremamente importantes para o deslocamento da população e integração econômica da fronteira oeste do Rio Grande do Sul aos portos de Buenos Aires e Montevideú.³¹

A navegação à vapor representou uma melhoria substancial na quantidade, qualidade e agilidade das viagens feitas. Pelas condições apresentadas pelos rios, os maiores barcos que ali navegavam eram à vela, condição que limitava a quantidade e o tempo dos percursos realizados. Muitos deles nem conseguiam cumprir na sua totalidade o percurso ascendente do rio, e muitas mercadorias eram desembarcadas em Constituição e Salto e daí seguiam em carretas até Uruguaiana.

A permissão para a efetivação da primeira companhia de navegação à vapor no Uruguai que chegaria até as cidades da fronteira gaúcha é concedida em 1857, sendo que o vapor *Nacional Uruguay* faz a sua primeira viagem em 1860. Seus principais destinos eram Monte Caseros, Santa Rosa, Constituição, São Thomé, Restauração, Itaqui e São Borja, conectando toda a região ao longo do estendido do Rio. Em 1864, o *Nacional* fez sete viagens a São Borja tocando Itaqui; trinta e cinco viagens de Uruguaiana a Itaqui; seis a Constituição tocando nos portos intermediários. Mas ainda nesse período, as condições naturais do rio ditavam as possibilidades de trânsito. Naquele ano de 1864, uma grande baixa no nível de água do Rio Uruguai prejudicou a navegação nessa costa, sendo que a linha do vapor deixou de funcionar nos meses de fevereiro, março, abril, maio, novembro e dezembro.³²

As povoações que margeiam a esquerda do Uruguai (1845-1865)

As primeiras povoações das cidades que conformam a atual Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul são originárias de ocupações que integraram o processo de expansão territorial e militar do Império Português, nas primeiras décadas do século XIX. São Borja, no entanto,

³⁰ CHIARAMONTE, Op. Cit, p.78.

³¹ Em 1875, navegavam no alto Rio Uruguai o *Vapor Nacional Uruguay*, que operava desde 1860, transportando passageiros e mercadorias, e mais quatro vapores argentinos: *Federação*, *Formiga*, *El Union* e *Estela del Uruguay*.

³² Informado pelo encarregado do Vapor, em 1º de janeiro de 1865. AHRS – Fazenda, maço 490.

tem origem como uma das Missões Jesuíticas instituídas na região no século XVII, sendo que o seu povoamento é iniciado em 1682.

Os anos finais da década de 1840 evidenciam uma conjuntura de crise econômica na Vila de São Francisco de Borja. Terminados os conflitos armados da Revolução Farroupilha, e com a nova investida de Rosas após o término do Bloqueio do Porto de Buenos Aires, o comércio não passava por um bom momento: o gado *vaccum* tinha seu preço diminuído, assim como fora diminuída a exportação de erva-mate para as províncias vizinhas, e o consumo da farinha de mandioca, produtos que movimentavam a economia da Vila. As informações e pedidos remetidos pela Câmara Municipal ao Presidente da Província têm um tom de lamento e clamor por auxílios.

A Câmara Municipal da Vila de São Francisco de Borja, não cumpriria com seus deveres se não representasse a V.Ecia os males que pesam sobre o seu município; assim como se não indicasse os meios de o melhorar. Não falando dos prejuízos e estragos da passada revolução, aparece agora o despreseamento do gado *vacum*, o pouco valor das bestas, a nenhuma exportação de erva-mate para as províncias vizinhas, o pouco consumo da farinha de mandioca, um dos principais ramos de indústria deste local. Os meios que a Câmara presentemente enxerga, ex. senhor, é um único, mandando V.Ecia. destacar para este ponto algumas tropas que não só consumirão os efeitos do País, como farão correr algum dinheiro. Além de antigas tradições Exmo Senhor, o exemplo das Vilas de Alegrete, São Gabriel e Bagé tão florescentes atualmente convenceram a esta Câmara que deveriam recorrer a V.Ecia que lançasse seus paternais olhos sobre este interessante município. A Câmara Municipal está convencida que a perspicácia de V.Excia não escapa os relevantes serviços feitos a Monarquia Constitucional por seus munícipes, e por isso deixa de os analisar; mas se o Governo Imperial por conduto de seus delegados trata de prestigiar a todos indistintamente o que não deve fazer a favor de um povo que em massa sustentou o Trono e a Constituição na crise por que passamos. V.Excia. permitirá que a Câmara Municipal se explique com ingenuidade se os missioneiros tem braços para servir a seu Monarca também devem ter boca para pedirem remédio a seus males.³³

Num momento de dificuldades econômicas, portanto, as autoridades de São Borja apostavam que a vinda de novos corpos armados poderiam dar novo dinamismo àquela situação: a presença de mais homens representaria maior consumo de produtos e uma circulação monetária. Tratava-se, no entanto, de um remédio que poderia amenizar os sintomas da crise, mas não acabar com o mal em si.

Em meados da década de 1850, aquela situação de pouca prosperidade “desta infeliz porção do Povo Brasileiro” parece que começa a ser modificada. O valor das arrematações das rendas municipais aumentou, e há referências de que as arrecadações foram maiores; evidencia-se também um suposto interesse de negociantes em estabelecer novas casas de comércio na Vila.

³³ Sala das Sessões Municipais na Vila de São Borja, 07 de agosto de 1848. AHRS – A.MU 232

Nesse período, também se intensificava uma preocupação com o ordenamento urbano: pretendia-se a nomeação de ruas, a arborização do espaço central da Vila e a tão propalada reforma na Igreja Matriz (cujas obras iniciam em 1847 e em 1858 ainda não estão finalizadas). O Código de Posturas será aprovado em agosto de 1853.

Em 31 de agosto de 1854³⁴, é expedido um mini-relatório pela Câmara, a partir do qual podemos apreender algumas questões. Nele menciona-se que o Município “produz com grande vantagem o milho, feijão, algodão, a mandioca, de que se faz farinha em abundância, a cana de açúcar, e já há algumas fábricas de açúcar e aguardentes”. Enfatiza-se que “a farinha, o milho e o feijão não só chega para o consumo do Município como para exportar”, mas que “este ramo de cultura sofre diminuição por falta de braços”.

Em relação ao mercado para esses produtos são citadas as vilas de “São Borja, Itaqui, Alegrete e outros lugares para o interior da província”. As principais vias de comércio seriam por terra, sendo conduzidos os produtos “em carretas ou cargueiros por maus caminhos por falta de pontes ou barcas”. Importante é salientar a vinculação desse espaço municipal àquele de âmbito platino explicitado nas páginas anteriores. No relatório lido menciona-se que os produtos “de São Borja e Itaqui são exportados pelo Uruguai para diferentes portos”. E aí as vias seriam fundamentalmente fluviais: “para facilitar o trânsito dos gêneros, como para animar ao comércio” seriam de extrema necessidade a construção de várias pontes, sobre rios e passos. No Ibicuí conviria “ter uma Barca por ser navegável desde o Jaguari até o Uruguai, sua extensão navegável será de 50 léguas, mais ou menos”.

Neste relatório também aparece uma importante modificação para o desenvolvimento da economia pecuarista da região: o refinamento dos gados e a criação de ovinos. “O gado vacuum tem melhorado tanto em produção como em qualidade; alguns fazendeiros têm mandado vir de outras províncias diferentes raças de gados, e tem produzido muito bom resultado. O lanígero produz em abundância”. Além disso, “os carneiros merinos têm prosperado”, já havendo “vários rebanhos desta qualidade de carneiros”.³⁵

Gradualmente, portanto, percebe-se que a condição econômica do município vai adquirindo novas feições. Possivelmente a abertura da Bacia Platina para navegação internacional, em 1852, tenha favorecido sobremaneira o comércio desta região.

Ordenando V.Ecia em officio de 5 de novembro do ano próximo passado que esta Câmara informe sobre a navegação a vapor que pretende estabelecer Antonio Rodrigues Chaves Filho, no Rio Uruguay; esta Câmara considerando de grande vantagem essa navegação tem de informar o seguinte: No rio Uruguay pode

³⁴ AHRS – A.MU 232, ano de 1854

³⁵ AHRS – A.MU 232, ano de 1854.

navegar um vapor que demande pouca água em todo o inverno da barra do rio Quarahim até esta Vila, e daqui para cima até São Xavier, e mesmo no verão não sendo as secas tão sensíveis que (?) a cachoeira de São Pedro; abaixo da Ilha Grande, e a Cachoeira do Butuhy a dois palmos da água, isso até esse ponto, e daqui a São Xavier as (?) de Mercedes e a dos garruchos que não temos conhecimento da agora que tem quando seca; mas devem balsas de madeiras sem grandes cheias: também pode navegar grande parte do inverno até o Porto da Ilha dos Ferreiros, no Estado Oriental, ou mesmo nos Portos em frente a Confederação Argentina. Todas as estações invernosas de grandes chuvas dá navegação a embarcações de 10 e 12 palmos de calado por cima do salto grande no Estado Oriental. Esta navegação pode desenvolver grandes melhoramentos no comércio deste rio, e facilitar a fiscalização nos mesmos portos que tem proporções de desembarques com facilidade.³⁶

Em 1858, ao informar que os gêneros de primeira necessidade (carne, milho, feijão e mandioca) estão com preços bastante elevados na Vila, a Câmara apresenta indícios concretos dessas mudanças sócio-econômicas que se produziam na região. Muito mais do que a falta da mandioca e a diminuição nas farinhas causadas pela peste que atacava as plantas, o relato da Câmara deixa transparecer um aumento populacional e o despontar de uma nova atividade econômica que atraía os trabalhadores.

A produção de milho, feijão e mandioca da Vila já não bastava para a sua subsistência. O consumo havia aumentado, e a produção agrícola diminuído, “por falta de braços, porquanto oferecendo grandes vantagens o preço da erva-mate, parte das pessoas empregadas na lavoura abandonaram este serviço e tem seguido para os ervais e ocupando-se neste ramo de comércio”.³⁷ Nesse sentido, a produção e exportação da erva-mate ganhava um importante espaço econômico na região. Da mesma forma, seria uma atividade que atrairia novos moradores. Ficava prejudicada, no entanto, a produção dos demais gêneros de alimentação, e a elevação dos preços fôra imediata.

Tudo parece evidenciar que nesse momento a integração comercial da região em estudo é ainda mais acentuada, uma vez que a produção de erva-mate era destinada aos mercados e portos platinos.³⁸ Da mesma forma, muitos dos produtos de subsistência, antes produzidos no Município, passarão a ser importados das províncias vizinhas.

Essa integração também será intensificada com as demais Vilas rio-grandenses, para o que contribuirá sobremaneira o aumento da criação de gado. Essa maior produção, destinada às charqueadas, que justamente nesse período recuperam sua força produtiva, igualmente será fator de aumento das rendas municipais, mas também de carestia da carne no âmbito local.

³⁶ AHRS – A.MU 233, ano de 1858.

³⁷ AHRS – A.MU 233, ano de 1858

³⁸ Lembrando que os próprios ervais, em sua maioria, não estavam localizados em São Borja e sim em Cruz Alta. Toda a produção desse município e demais vinha até São Borja ou Itaqui para embarcar nestes portos e seguir para os países vizinhos.

Essa produção voltada para exportação ocasionará o aumento dos preços enfatizada no início da carta escrita pelos membros da Câmara, em janeiro de 1858.

Nesse momento, as condições das relações comerciais ganham ainda maior atenção da municipalidade. “Possuindo este município rios que sendo como são o imprescindível caminho entre os diversos pontos para esta Vila e Itaquí, julga esta câmara ser de necessidade uma ponte em cada um deles [...] pois que a influência do comércio crescerá indubitavelmente na razão direta da facilidade do trânsito”.³⁹ Da mesma forma, solicitam melhorias no porto de embarque e desembarque do rio Uruguai, onde os carreteiros encontrariam dificuldades para a retirada das cargas a bordo. A vida econômica de São Borja encontraria novo vigor e mobilização municipal nos idos da década de 1850.

Seria justamente a manutenção das vantagens oferecidas pelo comércio, e a importância da importação de mercadorias vindas do Prata para a vida financeira da cidade, que seriam reclamados em 1858. De acordo com a Câmara, o Tratado de Comércio firmado entre o Brasil e a Argentina em 1856, que liberaria todos os portos habilitados sobre os rios Paraná, Uruguai e Paraguai para exportar e importar mercadorias, estaria sendo contrariado. A denúncia era feita contra as autoridades da Alfândega de Uruguaiana, que estariam concentrando todo o movimento de importação nesse ponto da fronteira.

Pelo decreto n. 1140 de 11 de abril de 1853 foi criada uma Mesa de Rendas neste ponto, assim como o foram em outros. No artigo 1º # 3º diz: todas as mesas de rendas de que tratam os parágrafos antecedentes exercerão as funções, que como tais lhes competir, e bem assim, as de Alfândegas e Consulados. No Tratado de Amizade, comércio e navegação entre o Brasil e a Confederação Argentina de 7 de março de 1856 lê-se: Artigo 6º: As duas altas partes contratantes, desejando pôr o comércio e navegação de seus respectivos países sobre a base de uma perfeita igualdade e benévola reciprocidade, convém mutuamente que os agentes diplomatas e consulares, os súditos e cidadãos de cada uma delas, seus navios, e os produtos naturais, ou manufaturados dos dois Estados, gozem reciprocamente no outro dos mesmos direitos, franquias e imunidades, já concedidas, ou que forem no futuro concedidas a Nação mais favorecida. Mais adiante no artigo 15 do mesmo tratado diz: conseqüentemente as ditas embarcações (brasileiras ou Argentinas, tanto mercantes como de guerra) poderão entrar, permanecer, carregar e descarregar nos lugares e pontos do Brasil e da Confederação Argentina, que para esse fim forem habilitados nos sobreditos rios (Paraná, Uruguay e Paraguay).

No entanto, senhores, em prejuízo do Município e de seus habitantes, vê com pesar esta Câmara que menos (?) um decreto de aliança entre duas nações limítrofes, sagrado pela palavra do Monarca, se reduz ao mesmo tempo a mísero simulacro o outro decreto n. 1140 de 11 de abril de 1853. A importação é severamente proibida neste ponto e Itaquí, e só a bem fadada Uruguaiana foi concebido pelo senhor Caetano de Souza Pinto, com aprovação da tesouraria, o favor que o Decreto de sua Majestade concedia as mais povoações ribeirinhas. Senhores, o comércio desta Vila sofre, e sofre muito com a prepotência desse ex-inspetor da Uruguaiana apoiada pelo chefe de uma repartição maior. O município mesmo sofre muito, pois que o comércio se atrasa com essa horrível trave que lhes pos a ambição desse homem, e que para eterna memória deixou-nos. Removeria pois senhores a necessidade urge, a

³⁹ AHRS – A.MU 233, ano de 1858

privação daquilo que se (?) desespera, e por certo os dignos representantes da Província não esquecerão jamais que este território faz parte dela.⁴⁰

Diante dessa hegemonia do porto de Uruguaiana, portanto, a situação econômica de São Borja novamente é desfavorecida. Além do seu porto não conseguir concorrer com o de Uruguaiana (tornada Alfândega), Itaqui deixa de ser Freguesia para ser Vila.⁴¹ Em termos de território, São Borja perderia mais da metade do seu domínio anterior. Itaqui passa a ter uma dimensão territorial maior do que São Borja e o seu porto igualmente exercerá importante papel comercial a partir de então. “No Itaqui, introduz-se uma soma em nada inferior a desta Vila, mas são quase todos os gêneros vindos de Montevidéu e Buenos Aires, e fazem a quase totalidade dos pagamentos em erva mate”.⁴²

O que diferencia o Porto de Itaqui, e que irá favorecer o desenvolvimento econômico da Vila é justamente o caráter exportador do mesmo. É através deste porto que a maior parte de toda a erva-mate produzida no estado será exportada. Em 1864, a “erva-mate constituía um artigo importante de exportação para os Estados do Prata e do Pacífico, além do grande consumo que tinha em toda a província”.⁴³ Tratava-se de um dos gêneros de exportação que maior valor em impostos gerava para a Província, ficando atrás somente dos produtos bovinos como o charque e os couros, que lideravam tal produção.

EXPORTAÇÃO DE ERVA-MATE (1855-1858)

LOCALIDADES	1855	1856	1857	1858	TOTAL DOS VALORES
Mesa de Rendas da Capital	2:136	11:277	17:526	19:919	
Mesa de Renda de Rio Grande	27:978	27:338	21:552	16:330	
Mesa de Rendas de Jaguarão	6:267	-	12:025	12:347	
Mesa de Rendas de Itaqui	97:671	-	157:424	116:663	
Mesa de Renda de Uruguaiana	30:252	-	43:141	71:853	
Coletoria de Alegrete	-	-	1:296	674	
Coletoria de Livramento	-	-	1:985	1:060	
Coletoria da vila de Bagé	-	-	-	1:044	
Coletoria da vila de São Borja	-	-	4:416	674	
QUANTIDADE DAS ARROBAS	164:304	38:615	259:365	240:566	
VALOR	419.866.759	115.415.975	1.314.768	1.060.358.193	2.910.409.434

FONTE: AHRS – Relatório do Presidente da Província, 1859, p.77.

⁴⁰ AHRS – A.MU 233, ano de 1858.

⁴¹ Em 30 de março de 1859 a Freguesia de São Patrício de Itaqui, no município de São Borja, fica elevada a categoria de Vila.

⁴² AHRS – A.MU 233, ano de 1858

⁴³ AHRS – Relatório do Presidente da Província, 1864, p.34.

Como se vê a partir da quantidade de arrobas de erva exportadas por Itaqui, a movimentação desse porto não era nada desprezível para os cofres provinciais sendo que, em alguns anos, a metade de toda a erva-mate produzida no estado era exportada por tal via fluvial. Esta vida econômica é descrita pelo alemão Lallemand em 1858 quando visita Itaqui, a caminho de Uruguaiana, viagem que realiza através do Rio Uruguai.

Até a partida de minha chalana, um barco amplo, estive visitando Itaqui. O lugarejo é apenas do tamanho de São Borja e tem cerca de 2000 habitantes. Apresenta, no entanto, mais movimento e vida do que São Borja. Enquanto esta Missão jesuítica, embora de algum modo pareça conservar-se, acha-se em certa decadência ou, pelo menos, está estacionária desde alguns anos, Itaqui, de fundação moderna, cresce a olhos vistos e é animada por várias atividades. Antes de tudo, tem um comércio realmente ativo. Pelo menos cinquenta lojas, grandes e pequenas, existem no lugar e parece que em todas se ganha dinheiro. Quase todos os produtos europeus lá se encontram e se vendem a enormes preços. Um dos principais artigos de exportação de Itaqui é o mate. [...] Não se compreende como se consome todo o mate, que é tomado em pequenas chávenas. Vendo-se, porém, a multidão de consumidores, não se compreende de onde vem tanto mate.

O Porto de Itaqui – pois Itaqui de fato tem um porto no Rio Uruguai – parece muito comercial. Encontrei ali umas doze a dezesseis embarcações de diferentes tamanhos; surpreende agradavelmente ver no porto de Itaqui navios de quarenta a cinquenta toneladas, com cobertas, e bonitos iates de dois metros, capazes de, havendo água suficiente, ir até alto mar.⁴⁴

Esse novo momento econômico, no entanto, parecia estar favorecendo ainda mais à Vila de Uruguaiana. Criada em maio de 1846, contava com mais de 8.000 habitantes em 1858. Caracteriza-se igualmente pela produção pecuária, principalmente do gado vaccum, mas também de cavalos e ovelhas. Quanto à agricultura, igualmente reclama-se da falta de braços, enfatizando que a maior produção é a do milho. Em menor escala, produz-se uva, trigo, feijão, cevada, mandioca, amendoim e arroz.⁴⁵

Na documentação da Câmara de Uruguaiana fica bastante explícito o momento de crise econômica enfrentada pelas cidades da fronteira a partir de 1847, quando “começou a decair a Vila”. Teriam sido abandonadas as três olarias de tijolos e telhas, e a fábrica de farinha produzia só para o consumo local. Havia, no período, poucos prédios de material na cidade, que carecia de Igreja, Câmara e Cadeia instaladas adequadamente. Solicitam a construção de pontes e a elevação do ordenado de alguns funcionários, afinal: “é impossível exigir assiduidade e contração de funcionários imperfeitamente retribuídos, e os desta

⁴⁴ AVÉ-LALLEMANT, Roberto. *Viagem pelo Sul do Brasil no ano de 1858*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1953, p.291 e 292.

⁴⁵ AHRS – A.MU 336, ano de 1849.

Municipalidade não podem estar pior aquinhoados, em relação aos dispendioso da localidade.”⁴⁶

Em 1845, em ofício que evidenciava os motivos pelos quais a Alfândega da fronteira deveria ter colocação na povoação de Sant’ Ana do Uruguay, a fim de fiscalizar o comércio feito pelo rio Uruguai com os países vizinhos, destaca-se o crescimento da população e a grande “afluência do comércio nesta nova Povoação”. Ganha destaque, sobremaneira, a posição geográfica da mesma e as condições favoráveis de seu porto.

A primeira povoação ao entrar no litoral Brasileiro, quem vem Rio acima aí deve ser exercida a fiscalização de tudo que chega, e que passa além: e se, nenhum vexame sofrem as partes, por não serem obrigadas a pagar neste mesmo ponto os direitos das mercadorias que seguem pelo Rio acima para outras Povoações, visto que a Alfândega ramifica estações nessas mesmas Povoações. [...] Por outra, é o último Porto, para as embarcações que descem o Rio, a passar o Quarahim, logo, é donde são mais fáceis, e seguros os exames de exportação.

Um “surgidouro” com mais de 60 embarcações “pendeadas”; um porto preservado da força dos tempos no inverno; um comércio tão considerável, que quando nada despacha pelas circunstâncias políticas das Repúblicas Argentina e Oriental, conserva dentro em si mais de sessenta mil couros, quase vinte mil arrobas de tabaco, e muita erva-mate, de Corrientes e Paraguai, cujos artigos aumentam todos os dias: tudo para demonstrar que é este o lugar mais próprio para se fundar a Alfândega.⁴⁷

De fato, em 1849, a Alfândega⁴⁸ que havia sido instituída em São Borja em 1845 é transferida para Uruguaiana. A partir de então, percebe-se que a maior renda da alfândega depende do movimento de importação de mercadorias vindas dos portos de Buenos Aires e Montevideú.

No *Mapa de Estatística geográfica, natural e civil da Freguesia de Uruguaiana*⁴⁹, de 1859, fica claro que a mesma não exporta produtos agrícolas de ordem nenhuma, sendo que os produtos de exportação referem-se a “couros, cabelos e mais produtos do gado”. Em relação à importação, a mesma é constituída por “gêneros estrangeiros de fazendas e molhados”. Informa-se haver na Vila 200 carretas e 50 pequenos barcos responsáveis pela condução das mercadorias. Em relação ao comércio, haveria “103 casas de negócio das diferentes espécies”. Como se pode entender esse florescimento econômico da região da fronteira na década de 1850?

⁴⁶ AHRS – A.MU 336, ano de 1849.

⁴⁷ Estação da Alfândega em Santa Ana do Uruguay, 29 de outubro de 1845. AHRS – Fundo Fazenda – maço 490 - Alfândega de Uruguaiana / ofícios

⁴⁸ No período, havia mais três outras alfândegas na Província: Porto Alegre, Rio Grande e São José do Norte.

⁴⁹ AHRS – A. MU 338.

A dinâmica econômica na Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul

Ao perceber a estreita dependência do comércio realizado nas três cidades estudadas, e da importância central da sua vinculação com os demais portos platinos, torna-se importante conhecer o desenvolvimento dessas relações e as mudanças sócio-econômicas que teriam caracterizado a região nas décadas de 1840 e 1850.

Em 1845, quando a Alfândega da região da fronteira gaúcha é instalada no Passo de São Borja, ela seria constituída por três estações fiscais: a de São Borja, uma em Itaqui e outra em Uruguaiana. Nestes primeiros anos, um único inspetor e alguns poucos guardas eram os responsáveis pela fiscalização nos três pontos, que correspondiam a uma extensa região de fronteira. Neste período, as mercadorias eram enviadas constantemente de um ponto a outro, sendo introduzidas para consumo ou então reexportadas. Nesse sentido, era prática corrente a importação de produtos vindos do Paraguai ou de Corrientes e a sua transferência entre os portos de São Borja, Itaqui e Uruguaiana.

Essas cidades, pequenos núcleos populacionais urbanos que foram aparecendo em locais de acampamento ou fortificações militares no projeto de expansão português, rapidamente vêm-se transformadas a partir de meados do século XIX. Através do Rio Uruguai, chegavam ao oeste da Província de São Pedro toda a espécie de mercadorias importadas da Europa, principalmente manufaturados (tecidos e demais objetos de uso doméstico). Por essa mesma via, as cidades de São Borja, Itaqui e Uruguaiana supriam-se de boa parte dos produtos alimentícios não produzidos nas Vilas, e exportavam os produtos locais.

No Porto de Itaqui, a Câmara noticia que com frequência vinham “de Corrientes pessoas pobres a venderem víveres e comprarem o que era cotidiano”.⁵⁰ Em Uruguaiana, praticamente toda a carne fresca para o consumo “alguns açougueiros costumam trazer do Estado de Corrientes para vender neste lado no porto desta Vila”.⁵¹

O que se destaca dessas ações é a necessidade que tinham as cidades da fronteira oeste do Rio Grande do Sul de se suprirem de gêneros alimentícios vindos do “outro lado da fronteira”. Em toda a correspondência enviada pelas Câmaras Municipais, fica evidente a pouca produção agrícola existente nessas vilas, ou então a sua produção em pequena escala, insuficiente para suprir a demanda de toda a cidade. Nesse sentido, boa parte dos alimentos,

⁵⁰ AHRS – A.MU 76, ano de 1860

⁵¹ AHRS – A.MU 337, ano de 1850

especialmente os grãos, eram enviados dos portos de Concórdia e Restauração⁵² e importados pela Alfândega de Uruguaiana.

No ano de 1847, as mercadorias importadas em São Borja vinham, sobretudo de Entre Ríos. Alguns poucos itens eram procedentes de Corrientes e/ou da República do Uruguai. Neste mesmo ano, a Alfândega registrava a entrada de 89 navios nos portos⁵³, todos provenientes do Rio da Prata, sendo que um único navio era procedente do Uruguai. Dessas 89 embarcações, 83 eram procedentes de Entre-Ríos. Destes barcos, 49 deles tinham bandeira brasileira.

Direitos de Importação arrecadados em São Borja em 1847

Procedência	Valor dos direitos
Entre- Ríos	4.663\$180
Corrientes	456\$537
Uruguai	214\$562

A característica apresentada pelo porto – de receber e enviar constantemente mercadorias vindas de outros países – era um fator que dificultou o trabalho de fiscalização e cobrança logo quando da criação do posto alfandegário. Dizia o inspetor Estanislau Jose de Freitas, em 15 de dezembro de 1845:

“Recebi os dois exemplares da lei de 18 de setembro de 1845. A respeito da mesma lei, cumpre-me pedir com urgência a V.S. se sirva esclarecer-me, se, em vista do artigo n.25, os couros que já aqui se achavam depositados introduzidos de Corrientes até a chegada da lei, quando os quiserem exportar pelo Uruguai, devem ser despachados como os do país; porque nacionalizados, e sendo ao mesmo tempo este ponto, um porto de Alfândega; hesito na inteligência do 2º artigo, pelo que expende no fim: e na mesma razão parece que devem estar os que de agora em diante forem introduzidos, e que a sua exportação seja por aqui, **não sabendo se os direitos devem ser de reexportação, ou de exportação como couros nacionais.** Também não sei o que deva fazer quanto aos que **já tinham sido despachados para consumo, e que foram remetidos para Porto Alegre** antes de receber a lei”.⁵⁴

A confusão apontada apresentava-se justamente em decorrência de uma característica desses portos da Fronteira: o trânsito constante de mercadorias que chegavam até os portos gaúchos mas que não tinham aí o seu destino final. Junto ao grande volume de importação de produtos e mercadorias vindas dos portos de Montevideu e Buenos Aires, eram igualmente avultados os negócios de reexportação de mercadorias. Para esse gênero de negócios contribuía, sobretudo, a rota comercial que interligava o Paraguai aos portos platinos.

⁵² De Concórdia as mercadorias vinham em carretas até Restauração, em frente a Uruguaiana. Aí eram fracionadas e depois trazidas até Uruguaiana, geralmente em pequenos barcos ou balsas.

⁵³ AHRS – Fazenda, maço 399, ano de 1848.

⁵⁴ AHRS, Fazenda, maço 357A.

Através dessa rota, que percorria os portos da fronteira gaúcha e o território correntino, chegavam ao Paraguai todas as espécies de mercadorias, assim como permitia a esse país a exportação de grande quantidade de couros vaccuns e de erva-mate. Essa rota já se apresentava bastante ativa na década de 1840, e será responsável pelo aumento do tráfego de mercadorias na fronteira estudada. Infelizmente, pela confusão ou improbidade dos funcionários das repartições fiscais (como fica claro na dúvida do inspetor Estanislau de Freitas) muitas dessas mercadorias provenientes de algum país estrangeiro e reexportadas para outro não foram registradas como tal. Da mesma forma, havia o interesse por parte dos comerciantes em burlar essa fiscalização, pagando-se menos impostos na realização dos despachos.

Essa suposta inexistência do tráfego Itapúa-Buenos Aires era facilitada “por el ardid” dos comerciantes riograndenses intermediários, que desembarcavam as mercadorias portenhas em São Borja, as passavam para a outra margem e, com carretas de sua propriedade, as transportavam a Itapúa como se fossem mercadorias de origem brasileira, através do território do nordeste correntino. Procedimento similar empregavam para retornar mercadorias paraguaias, com destino a Montevidéu ou Buenos Aires, via São Borja.⁵⁵

Tratava-se de uma rota bastante eficaz, que fugia ao controle portenho, “provendo o Paraguai dos bens que necessitava e não produzia – tanto armas como têxteis, alimentos ou metalurgia. Em troca deles, o Paraguai dava saída aos seus produtos pecuários e agrícolas – couros, tabaco, mel – e especialmente à erva-mate.”⁵⁶ Era igualmente uma rota bastante ativa, que tinha nesses intermediadores da fronteira agentes decisivos na transação dessas mercadorias vindas e idas entre Buenos Aires e o Paraguai. Na documentação das Alfândegas, encontram-se vestígios de grande quantidade de couros vindos do Paraguai e reexportados para os portos platinos. Dentre esses, o porto de Buenos Aires é aquele que aparece como o principal destino desses couros.

Alfândega de São Borja
Mercadorias estrangeiras despachadas por reexportação – 1847⁵⁷

DESTINOS	VALORES
Buenos Aires	3.908\$960
Uruguai	3.673\$690
Corrientes	4.122\$193
Entre Ríos	1.809\$400

⁵⁵ CHIARAMONTE, Jose. Op. Cit, p. 87.

⁵⁶ Idem, p.89.

⁵⁷ *Mapa estatístico do comércio e navegação do Império do Brasil, com suas províncias e países estrangeiros no ano financeiro de 1847-1848.* Rio de Janeiro, 1854.

Nestes anos finais da década de 1840, todos os dados evidenciam que os maiores valores de arrecadação dos portos que faziam parte da Alfândega eram provenientes dos direitos de importação. Os valores arrecadados com os direitos de consumo evidenciam que se tratava de portos nos quais a introdução de mercadorias de primeira necessidade era grande.

O Mapa Geral dos gêneros e mercadorias de produção e manufatura de Países Estrangeiros importados na Alfândega e Consulado de São Borja⁵⁸ e despachadas para consumo no exercício de 1845 a 1846, revela que do Estado Oriental vinha a quase totalidade dos tecidos e roupas de algodão, seda e lã; linhas de pescar; cal; vinhos e cachaças; azeite; couros vacuns. Da Província de Entre-Ríos eram importadas meias de algodão e chales de chita; a quase totalidade dos tecidos e itens de linho; tesouras, talheres, instrumentos e objetos de ferraria; tintas, espelhos, utensílios de vidro, vinhos e cachaça, além de chocolates e chás. De Corrientes chegavam panos e lenços de algodão, alfinetes, botões, talheres, pás e enxadas; cal; feijão, milho e rapadura; a grande maioria dos couros vacuns importados, cabelo de cavalo, carretas, sebo e sabão e da República do Paraguai: fumo, couros vacuns e carretas. No quadro abaixo fica evidente a diversidade desses produtos importados e consumidos nas cidades rio-grandenses, bem como a importância das reexportações feitas para o Paraguai dessas mercadorias procedentes dos portos platinos.

Alfândega de São Borja (1845-1846)
MAPA GERAL dos gêneros e mercadorias de produção e manufatura de **Países Estrangeiros**⁵⁹

PRODUTOS	Importados e despachados para consumo	Reexportados para o Paraguai	Reexportados para o Estado Oriental	Reexportados para Entre Ríos	Reexportados para Corrientes
Peças de chita	43	261			
Peças de algodão	76	700			
Dúzias de meias de algodão	12	23			
Dúzias de camisas	12				
Dúzias de xales de seda	06	02			
Dúzias de tesouras de costura	15	05			
Dúzias de facas de ponta	40	68			
Dúzias de Enxadas	60	10			
Dúzias de serrotes	06	02			
Dúzias de facas	10				

⁵⁸ AHRS, Fazenda, maço 364.

⁵⁹ AHRS, Fazenda, maço 364.

de mesa					
Dúzias de panelas de ferro	02	03			
Dúzias de fechaduras de porta	12				
Dúzias de martelos	02				
Barris de tinta para pintar	10				
Dúzias de espelhos de algibeira	04				
Alqueires de cal	83				
Dúzias de pratos de pó de pedra	71				
Dúzias de copos de vidro	20				
Dúzias de garrafas de vidro	03				
Canadas de vinho frontignan	18	06			
Canadas de vinho carlão	3360	06			
Pipas	21				
Canadas de aguardente	960				
Arrobas de carne verde	779				
Alqueires de feijão	½				
Alqueires de milho	02				
Arrobas de rapaduras	10				
Arrobas passas de uva	26				
Canadas de azeite	28				
Arrobas de chocolate	90				
Arrobas de chá	20	12			
Arrobas de fumo	12		197	945	
Couros vacuns	12026			594	
Bezerros	02				
Arrobas de cabelo de cavalo	349				
Carretas	08				
Arrobas sebo em rama	20				
Arrobas graxa de tutano	16				
Arrobas sabão	06				
Arrobas de erva mate				1316	

Nesse sentido, torna-se tão importante remarcar essa característica da dinâmica dos portos da fronteira gaúcha – a sua vinculação exclusiva com os portos da Bacia Platina para importar e exportar mercadorias. Quase tudo o que era consumido na fronteira tinha procedência dos países vizinhos ou então eram mercadorias européias que faziam o trânsito

pelos portos platinos para chegar ao oeste do Rio Grande do Sul. Nesse contexto, não havia mercadorias estrangeiras despachadas de outros portos brasileiros para estes da fronteira gaúcha.

Porque nunca aqui vieram de Porto nenhum do Império mercadorias estrangeiras despachadas com Carta de Guia, e nem mercadorias nacionais; pois tudo quanto entra, é considerado de país estrangeiro, como de fato é; assim como também nada se despacha daqui para portos do Império; e por essa razão estão no mesmo caso as embarcações de cabotagem que também não se despacha aqui nenhuma para algum outro porto do Brasil, e nem vem para aqui nenhuma dos outros portos do mesmo Brasil.⁶⁰

Justamente por apresentar essa dependência do comércio realizado através do Rio Uruguai que a partir do ano de 1847, uma grande crise comercial caracterizaria a economia dessa região. Diversos fatores contribuiriam para essa privação das trocas comerciais mas, sobretudo, as imposições feitas pela Inglaterra e França ao porto de Buenos Aires e os regulamentos expedidos a partir delas.

Em 1848, o Inspetor da Alfândega afirmaria que “o comércio está no maior decaimento possível”. Ao informar sobre as arrecadações de dezembro, o mesmo alertaria “que além das circunstâncias políticas que impedem o comércio, o rio também com a seca fez paralisar tanto a importação como a exportação.”⁶¹ Essa crise foi se intensificando ao longo deste ano de 1848, e os primeiros sinais de melhora seriam vistos no final do ano de 1849. E veremos que para essa recuperação, aliado à possibilidade da livre navegação na Bacia Platina, estaria o aumento da exportação da erva-mate. Trata-se do gênero de maior exportação já em meados da década de 1840, e que seria decisivo para o desenvolvimento comercial da região na década seguinte.

Alfândega de São Borja (1845-1846)
MAPA GERAL dos gêneros e mercadorias do País exportados
 para fora do Império e despachados nesta Alfândega⁶²

PRODUTO	Exportados para o Estado Oriental		Exportados para Entre Ríos		Exportados para Corrientes	
	QUANTIDADE	VALOR	QUANTIDADE	VALOR	QUANTIDADE	VALOR
Couros vacuns	2293	1:834#400				
Erva-mate	3109	7:653#000	1791	4:420#080	584	1:505#720
Canadas de aguardente					758	974#600
Alqueires de			28	280#000	285	2:938#125

⁶⁰ AHRS, Fazenda, maço 399. O Inspetor da Alfândega Jose Estanislau de Freitas, em São Borja, em 15 de março de 1848.

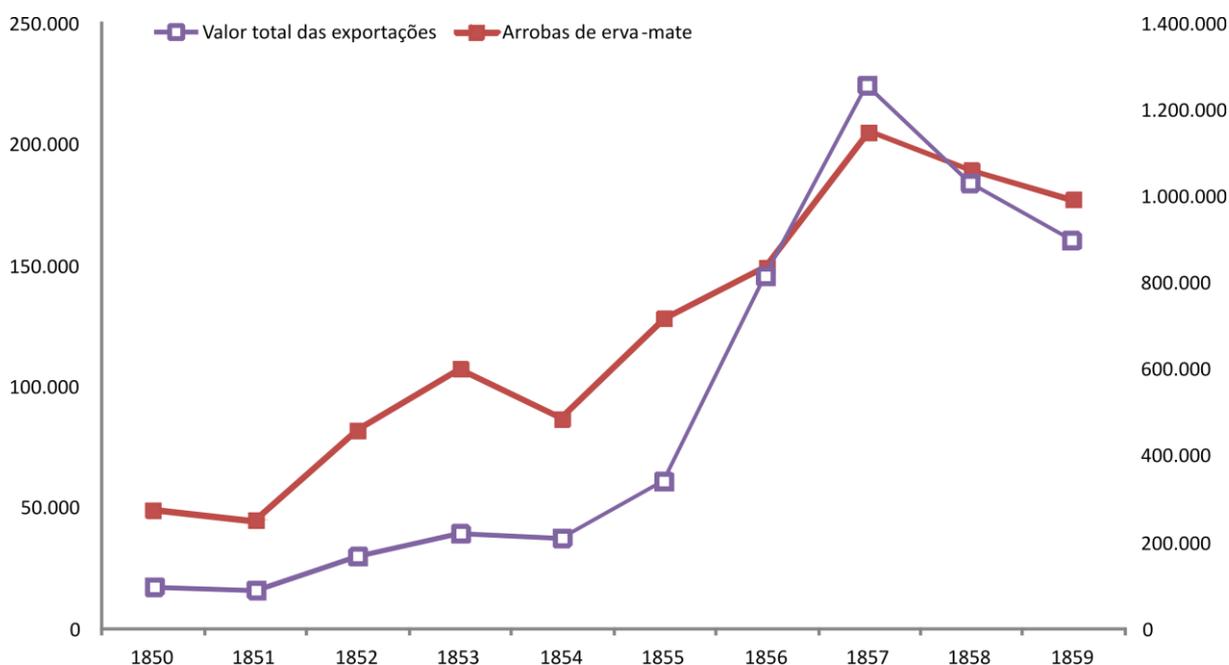
⁶¹ AHRS, Fazenda, maço 399.

⁶² AHRS, Fazenda, maço 364.

fumo						
Farinha de Mandioca					45	181#600
Alqueires de arroz					71	178#200
Alqueires de açúcar					215	985#800
Sal					109	430#000

Junto à exportação de couros e outros produtos de menor valor, será a exportação da erva-mate (produzida no norte do Rio Grande do Sul, província do Paraná, Corrientes e Paraguai) que vai alavancar a economia regional e possibilitar o aumento das arrecadações das estações fiscais da fronteira gaúcha. Se o produto já era exportado em grande quantidade, será ao longo da década de 1850 que essa exportação ganhará maior vigor.

Arrobas de erva-mate exportadas por Uruguiana, Itaqui e São Borja e a evolução do valor total das exportações pelos portos da Fronteira⁶³



Ano	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859
Arrobas de erva-mate	49.098	44.561	82.013	107.309	86.686	127.923	149.359	204.981	189.190	176.985
Valor total das exportações	97:178	89:123	166:878	219:593	210:526	340:895	814:153	1.257:323	1.031:203	896:812

⁶³ Dados retirados do *Quadro Estatístico e Geográfico da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, 1868.

A partir dos dados acima, percebe-se a relação direta do aumento de exportação da erva-mate com o valor total das exportações realizadas pelos portos da Fronteira Oeste da Província de São Pedro. É evidente que a evolução dos dois indicadores dependia de outros fatores, como o valor pago por cada arroba de erva-mate nos respectivos anos e mesmo dos demais itens de exportação. No entanto, o gráfico é bastante importante para nos mostrar uma ascendência das exportações ao longo de toda a década e, sobretudo, o grande impulso que essa economia recebe entre os anos de 1855 e 1857.

A análise da Receita arrecadada⁶⁴ por cada cidade nos mostra que esse crescimento econômico foi sentido nos parâmetros dos dados acima tanto na cidade de Uruguaiana como em Itaqui.

Localidade	1847a1848	1848a1849	1849a1850	1850a1851	1851a1852	1852a1853
Uruguaiana	19:630\$985	19:283\$846	22:566\$195	20:889\$566	26:943\$641	46:013\$447
Itaqui	-	128\$515	1:636\$913	6:867\$039	9:485\$885	11:454\$607
São Borja	-	1:419\$887	6:907\$463	6:553\$027	3:076\$517	7:612\$153

Localidade	1853a1854	1854a1855	1855a1856	1856a1857	Total
Uruguaiana	43:224\$598	49:076\$037	120:799\$472	177:812\$871	546:240\$658
Itaqui	12:202\$488	13:948\$581	36:470\$052	47:302\$129	139:496\$209
São Borja	4:879\$530	5:924\$179	5:256\$830	6:855\$777	48:482\$393

Será em meados da década de 1850 que a economia regional da fronteira gaúcha superará a crise pela qual passou ao findar da década anterior. Os dois momentos do comércio local tiveram relação direta com as condições de acesso aos portos fluviais platinos, e os valores alcançados em 1855 serão mantidos pelos anos seguintes.

VALORES OFICIAIS (EM RÉIS) DOS GÊNEROS **EXPORTADOS**:

ANO	Rio Grande	Porto Alegre	Uruguaiana	Itaqui	São Borja
1857	3.298.149.542	57.676.714	303.603.271	876.296.000	42.032.085
1858	4.154.378.614	87.214.871	619.802.857	708.818.828	29.104.228
1859	5.206.198.381	4.189.521.966	195.120.531	209.674.962	11.351.808
1860	5.084.274.685	261.428.630	301.186.225	526.263.083	35.155.480
1861	4.343.451.657	291.774.371	417.251.600	245.081.542	28.006.100
1862	3.169.644.956	205.336.971	154.658.271	515.454.470	23.415.771
1863	4.750.619.971	283.038.657	278.272.871	401.779.528	15.540.028

FONTE: AHRS - Relatórios dos Presidentes de Província (1855-1865).

⁶⁴ *Quadro Estatístico e Geográfico da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, 1868, p.242.

VALORES OFICIAIS (EM RÉIS) DOS GÊNEROS **IMPORTADOS**:

ANO	Rio Grande	Porto Alegre	Uruguaiana	Itaqui	São Borja
1857	2.550.299.032	1.021.551.660	768.649.093	38.452.584	7.992.820
1858	4.425.680.460	792.405.518	461.934.156	31.868.776	4.786.712
1859	2.020.222.600	4.966.231.236	449.143.152	9.238.004	11.976.100
1860	12.043.712.450	3.578.018.332	737.327.313	136.000	-
1861	11.772.412.552	3.692.111.117	412.159.861	-	1.000.000
1862	8.418.834.320	2.160.600.967	343.735.139	33.299.652	2.606.133
1863	8.757.604.530	1.593.264.928	445.693.490	9.695.853	-

FONTE: AHRS - Relatórios dos Presidentes de Província (1855-1865).

O que chama a atenção nos valores referentes às exportações é o fato de que Uruguaiana e Itaqui exportam maior valor do que a Alfândega de Porto Alegre. Nos anos para os quais existem esses dados, o porto de Itaqui apresenta maiores valores de exportação do que Uruguaiana, resultante da grande quantidade de produção e exportação de erva-mate.

No que se refere às importações, considerando os portos da Fronteira, percebe-se a hegemonia de Uruguaiana, primeiro porto de acesso para quem sobe o rio Uruguai e cidade na qual estava a alfândega da região. A maioria dos produtos importados chegava à Uruguaiana através dos portos de Buenos Aires e Montevideu e depois eram reconduzidos para as demais cidades fronteiriças.

No âmbito estadual, as importações pela Fronteira apresentam valores bem inferiores às realizadas pelos portos de Rio Grande ou Porto Alegre. No entanto, os valores são bem consideráveis, ainda mais ao atentarmos que a maior parte dessas mercadorias provinha de portos estrangeiros. Também não é possível negligenciar a grande quantidade de contrabando⁶⁵ realizado na região, o que aumenta em muito a quantidade e os valores de mercadorias introduzidas na Província através dos portos da Fronteira Oeste.

O Porto da Vila de Uruguaiana, no ano de 1857/1858, registra um movimento de mais de 800 embarcações, a maioria de pequeno porte, empregadas no transporte de mercadorias por cabotagem, de longo curso ou então que realizavam a navegação entre as cidades próximas.⁶⁶ Em uma monografia⁶⁷ não datada, mas posterior a 1883, apresenta-se a cidade como “florescente e um dos centros mais importantes do Estado pelo seu comércio, que é

⁶⁵ Sobre o tema ver: FLORES, Mariana F. C. Thompson. *Contrabando e contrabandistas na Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul (1851-1864)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

⁶⁶ AHRS – Fundo Fazenda – maço 490 - Mapa do movimento do Porto da Vila de Uruguaiana.

⁶⁷ AHRS – A.MU 336, caixa 182.

feito diretamente com a praça de Montevideu”. Teria nesse momento em torno de 10.000 habitantes. No ano de 1854, os informes municipais já são bastante otimistas:

[..] O estado comercial deste Município é satisfatório e de aqui resulta o crescimento diário que vai tendo a população, a este respeito esta corporação sem medo de errar assegura a V.Excia. que este ponto é um dos mais importantes da Província pela sua colocação e relação topográfica com os Estados vizinhos, sendo por isso para desejar que este importante ponto da fronteira fosse olhado com atenção pela Assembléia Provincial [...].⁶⁸

Nesse sentido, fica claro que os municípios da fronteira oeste da Província de São Pedro superaram a crise a que estavam sujeitos no findar da década de 1840 no avançar da década seguinte. Pelo que indicam as correspondências das Câmaras de Itaqui e Uruguaiana, essa prosperidade é devida ao comércio realizado com as províncias das Repúblicas vizinhas, possibilitado pela via fluvial e certamente incrementado a partir de 1852, com a abertura da Bacia Platina para livre navegação. Os dados revelam ainda a participação decisiva do aumento da exportação da erva-mate para o desenvolvimento comercial da região. A inexistência de um porto apropriado, o tipo de relações estabelecidas com o exterior e a concorrência e hegemonia do porto de Uruguaiana, não garantiriam a São Borja a manutenção de semelhante posto de favorecimentos.

Apesar dos diferentes desdobramentos para as três cidades mencionadas, a navegação pelo rio Uruguai foi o que permitiu a elas a inserção numa teia comercial mais ampla, da qual foram beneficiárias. O que se pretendeu evidenciar foi uma perfeita integração entre esses municípios da fronteira oeste do Rio Grande do Sul e norte/nordeste da Argentina, permitindo que se caracterize uma região sócio-econômica a partir das relações sociais estabelecidas entre os seus habitantes em meados do século XIX.

Diante da inexistência de uma ligação rápida e eficiente entre o Litoral e a Fronteira Oeste da Província, essa região do estado logrou vincular-se às cidades platinas, através do tramado dos rios, e assim comunicar-se com o resto do mundo. As possibilidades do Comércio de Trânsito realizado pelos países vizinhos, e os lucros auferidos pelos intermediadores das mercadorias, foi o que garantiu a longa vida dessas vinculações. Se foi o desenvolvimento econômico da região que estimulou as trocas e contatos entre o norte e nordeste do Uruguai e da Argentina e o sul do Rio Grande do Sul na primeira metade do século XIX, foi justamente essa integração que tornou possível o desenvolvimento econômico desse espaço até as primeiras décadas do século XX.

⁶⁸ AHRS – A.MU 337, ano de 1854