

Un ciclo comercial en la Cuenca del Plata (1852-1920)

Lilia Inés ZANOTTI DE MEDRANO
PUCCAMP - Campinas - SP - Brasil

La importancia que viene adquiriendo la cuestión de la integración de los países latinoamericanos, en especial Argentina, Brasil y Uruguay, nos obliga a hacer una revisión de nuestras relaciones, buscando en el pasado puntos de contactos entre nuestros pueblos, que, a través del intercambio comercial o de la interacción fronteriza, hicieron de los ríos de la Cuenca del Plata un lugar de encuentro y convergencia de sus intereses comerciales.

La actual conformación política de la región platina remonta, en parte, a las rivalidades y consecuentes enfrentamientos entre españoles y portugueses, prolongando y completándose en diversas épocas de la fase independiente de estos países. Así, hoy integran la región del Plata Paraguay, Bolivia, Brasil, Argentina y Uruguay.

Pero, debemos reconocer que la división política no siempre ha creado barreras impenetrables a la interacción entre estos países; al contrario, la aproximación de los pueblos ribereños ha sido muchas veces consecuencia de la necesidad de soslayar una política de aislamiento en relación a los centros de poder respectivos, permitiendo un desahogo a sus economías regionales o del intercambio natural y espontáneo que combinó y entrelazó las características socioculturales de los pueblos a través de sus fronteras, que se mostraban permeables al intercambio y a la convivencia pacífica entre los pequeños núcleos urbanos que iban naciendo a uno y otro lado de los ríos.

Esta convivencia se tradujo en una intensa movilidad fronteriza que dio lugar al nacimiento o a la decadencia de pequeñas poblaciones que surgían al ritmo de

las actividades lícitas del comercio o al sabor de la complicidad en el contrabando, reforzando la solidaridad y las influencias recíprocas.

Por eso, los ríos platinos fueron verdaderos conductores de un importante comercio que no sólo integró zonas distantes entre sí y con ultramar, sino también permitió el intercambio regular entre los pueblos localizados en toda la franja fronteriza de Brasil, Uruguay y Argentina. Y es justamente esa experiencia comercial la que trataremos de rescatar en este trabajo, destacando la importancia de las relaciones que se establecieron entre los tres países a partir de la segunda mitad del siglo XIX con la utilización de las vías fluviales del Plata. Una experiencia comercial que fue realizada con regularidad hasta las dos primeras décadas de nuestro siglo, cuando factores internos y externos pusieron fin a este intercambio.

La Cuenca del Plata abarca un espacio geográfico de 3.200.600 de kilómetros cuadrados y sus aguas bañan cinco países —Paraguay, Bolivia, Brasil, Argentina y Uruguay—, siendo sus principales ríos: el Paraguay, el Uruguay y el Paraná. Al observar cómo estos ríos penetran por el interior de los países platinos, podemos comprender más fácilmente el papel integralizador que desempeñaron en una época en que los medios de comunicación terrestres eran precarios, lentos, inseguros o inexistentes. Permitieron la salida de las producciones locales, favoreciendo también el abastecimiento de productos manufacturados europeos o de otras procedencias, creando intereses locales y regionales vinculados no sólo a las actividades productivas, sino también a la navegación y al comercio.

I. LOS MECANISMOS DEL COMERCIO PLATINO: EL TRANSITO LIBRE DE MERCADERIAS

Desde 1852, cuando los ríos Paraná y Uruguay fueron abiertos a la libre navegación y comercio por los gobiernos argentino y uruguayo, la actividad comercial se intensificó con la utilización económica de esos ríos, permitiendo la salida de producciones locales destinadas a los mercados externos y la entrada de productos importados de ultramar que llegaban al interior platino —Mato Grosso, Rio Grande do Sul, las provincias argentinas, Paraguay y Bolivia—, conducidos por estas vías fluviales.

Así se establecieron relaciones comerciales directas entre los puertos argentinos, uruguayos y brasileños localizados, estos últimos, en el litoral atlántico. Sin embargo, a pesar de esas relaciones directas, permaneció una estrecha vinculación comercial con los puertos de Buenos Aires y Montevideo, que actuaban como intermediarios entre los puertos de ultramar y el interior platino. Estos dos

grandes centros mercantiles, por otro lado, disputaban entre sí los beneficios de un comercio que se interiorizaba en los territorios argentino, uruguayo y brasileño.

Bajo el estímulo de estas actividades nacieron y se desarrollaron numerosas poblaciones en las márgenes de los ríos que rápidamente se incorporaron al intercambio comercial con Buenos Aires y Montevideo. Estas circunstancias infundieron una característica especial a las dos principales ciudades platinas, ya que el movimiento de su comercio ganaba impulso al ritmo de sus actividades internas y de las demandas del mercado mundial, permitiendo la formación de un poderoso grupo de comerciantes vinculados no sólo al comercio exterior, sino también al interior del Plata.

Montevideo se transformó así, en un importante intermediario comercial que competía con Buenos Aires en el abastecimiento de productos brasileños —azúcar, arroz, yerba mate, maderas, mandioca, etc.— o europeos, en su mayoría manufacturados, a las poblaciones del interior argentino, uruguayo y a las provincias brasileñas del Rio Grande do Sul y Mato Grosso.

Pero, es importante señalar, que tanto la Argentina como la República Oriental del Uruguay adoptaron a través de sus gobiernos centrales, medidas concretas tendentes a fomentar esa dependencia comercial del interior de los ríos con los dos grandes centros del Plata. Esas medidas, por otro lado, permitieron desarrollar y preservar un ciclo de comercio interior en el cual la participación de los comerciantes, intermediarios y hasta contrabandistas fue relevante.

Las medidas a que hacemos referencia tenían como finalidad favorecer el comercio de tránsito libre —eje de las actividades comerciales— entre los mercados de ultramar o del Brasil con el Plata a través de Buenos Aires y Montevideo. Este mecanismo del comercio es, pues, de fundamental importancia para comprender estas relaciones comerciales.

De acuerdo con la documentación argentina, el «comercio de tránsito libre» estaba integrado por todas aquellas mercaderías que entraban del exterior al puerto de Buenos Aires y por medio de «reembarco» o «permisos de embarque directo» salían rumbo a los territorios vecinos por vía fluvial¹. La documentación uruguaya en esta materia es más específica, pues, según Julio Martínez Lamas,

¹ BBT, *Estadística del Comercio Exterior de la República Argentina formada entre los documentos oficiales de sus aduanas, 1880*, Buenos Aires, Imprenta El Porvenir, 1881, p. 85.

«Esta es la primera vez que nuestro comercio de tránsito exterior es estadísticamente presentado en su conjunto y sus momentos principales, como sería tocante a clase de mercaderías, sus valores y su distribución entre las naciones que nos rodean en nuestras fronteras. Figuran en dicho comercio todas las mercaderías que proceden del exterior y que por vía de reembarcos, trasbordos o permisos de embarque directo, salen del país con rumbo al exterior.»

el «comercio de tránsito» debe ser separado conceptualmente del «comercio intermediario». Así, éste sería el que incluye las mercaderías importadas para su reventa al exterior, dejando, por tanto, un beneficio al país, al paso que «comercio de tránsito es aquel que pasa por el territorio nacional para llegar a su destino»², o sea, a los países vecinos. Este comercio si, por un lado, no dejaba gran provecho al fisco, por el otro, beneficiaba de un modo considerable al transporte, a los agentes, comisionados y a los comerciantes que participaban de este intercambio³.

Las medidas de los gobiernos argentino y uruguayo estaban dirigidas sin duda para atraer el comercio exterior y del Brasil a través de sus territorios. De esta forma, los comerciantes y contrabandistas aprovechando estas ventajas introducían mercaderías extranjeras desde Montevideo y/o Buenos Aires, transitaban libremente a través de los territorios argentino y uruguayo, alcanzando la frontera de Rio Grande do Sul, donde la mayoría de las veces entraban de contrabando, o hasta Mato Grosso, Paraguay y Bolivia⁴. Por otro lado, es importante también señalar que las mercaderías introducidas como de «tránsito para el Brasil» abastecían ilegalmente a su paso por los pequeños puertos interiores, las campañas del Uruguay y de la Argentina.

Este proceso creó y consolidó una estrecha relación comercial entre los puertos de Buenos Aires y/o Montevideo y el interior platino, permitiendo la

² MARTINEZ LAMAS, Julio: «Comercio Exterior de la República Argentina desde 1850 hasta 1913». *El Telégrafo Mercantil*, Montevideo, 31 de diciembre de 1913, p. 5, col. 5. En: MOURAT, Oscar: *La crisis comercial en la Cuenca del Plata (1880-1920)*, Ed. de la Banda Oriental, Montevideo, 1971, p. 20.

³ BBT: *Estadística del Comercio Exterior de la República Argentina formada...*, 1881, p. 85. «Estas mercaderías en su tránsito por nuestro territorio, no dejan en verdad más provecho que el que se deriva de la percepción de los derechos de sello inherentes a las tramitaciones aduaneras del caso, pero en cambio benefician de un modo considerable a nuestras industrias del transporte y a no pocos agentes y comisionistas que tienen que intervenir en tales operaciones.»

⁴ El comercio de tránsito libre se realizaba a través de las aduanas de Rosario y de éstas para las de Salta y Jujuy rumbo a Bolivia; por Mendoza para Chile y por Concordia y Paso de los Libres para Brasil y Paraguay. El comercio de tránsito terrestre, por otro lado, era prohibido por las leyes argentinas —estando autorizado solamente con Chile— y debía ser efectuado por vía fluvial. Por este motivo los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay fueron las principales vías de comercio de tránsito libre para Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

También el gobierno de la República Oriental del Uruguay había reglamentado el comercio de tránsito desde 1837. En 1853, en art. 9, capítulo II, de las Nuevas Disposiciones y Aranceles de la República Oriental del Uruguay, permitía el tránsito libre de mercaderías extranjeras con destino a otro país extranjero. Consideraba también, el tránsito terrestre entre Salto, Constitución y Santa Rosa, efectuado por trasbordo o reembarco. Este artículo favorecía de la misma forma a los comerciantes y contrabandistas vinculados al comercio con la provincia brasileña de Rio Grande do Sul.

formación de una amplia red mercantil que tenía sus centros más importantes en aquellos dos puertos.

II. RIO GRANDE DO SUL Y SUS RELACIONES CON EL PLATA

Hasta los mediados del siglo XVIII, el territorio que hoy forma el estado brasileño de Rio Grande do Sul, era una región despoblada y prácticamente desconocida por los portugueses, con excepción de algunas incursiones de los «bandeirantes». De manera que sólo en 1737 el territorio empezó a ser poblado de forma regular y oficial con la fundación de tres fortalezas en el litoral atlántico por los soldados de Silva Paes y con la llegada de los primeros colonos azorianos que fundaron las poblaciones de Viamón y Porto Alegre⁵. La posesión del territorio riograndense por la Corona portuguesa se completó con la fundación de Río Pardo en las márgenes del Jacuí, con la ocupación de las tierras por paulistas, paranaenses y lagunenses, formando estancias o tratando de aprovechar los yerbales naturales que los jesuitas explotaban⁶.

Con la expulsión de los jesuitas las Misiones entraron en decadencia como consecuencia del abandono de las plantaciones y de las estancias de ganado que sufrieron los asaltos continuos de los troperos y el éxodo de los habitantes con el consecuente despoblamiento. Durante aproximadamente diez años, se dejaron de explotar los yerbales y las estancias, pero, con la pacificación de la región por obra de los hermanos Silva Machado, aquéllos comenzaron a ser explotados nuevamente, hasta el punto de que en los primeros años del siglo XIX se hablaba del uso generalizado del mate como bebida en Rio Grande do Sul, según nos cuenta el viajero francés Saint-Hilaire, que visitó la región en 1820.

Así, la yerba era llevada a las pequeñas poblaciones que iban creciendo en las márgenes de la Laguna de los Patos y de los ríos de la región. De Passo Fundo la yerba llegaba a Vaccaria; de las Misiones iba a las fronteras hasta Río Pardo, de donde seguía por el río Jacuí a Porto Alegre y desde Soledad para la frontera uruguaya. La parte sur era abastecida con los yerbales de Camapuá, siendo conocida como «erva grossa de Cangaçú», especial para mate dulce.

Con la crisis que afectó la pecuaria riograndense, los yerbales de la región serrana tomaron nuevo impulso debido a la afluencia de peones desempleados, a los que se sumaron paraguayos y argentinos que se dedicaron a «fazer erva», según expresión de la región.

⁵ LINHARES, Temístocles: *História econômica do mate*, Río de Janeiro, José Olímpio Editora, 1969, p. 109.

⁶ BARBOSA, Lessa: *História do chimarrao*, 2.^a ed. Livraria Sulina, Porto Alegre, s/d, p. 45.

Otro factor que vino a contribuir también para el desarrollo de los yerbales en la provincia fue la Revolución Farropilla (1835-1845), ya que con la formación de la República de Piratini, la mayor parte de los yerbales localizados en la región misionera quedó perteneciendo a la efímera república. El gobierno del coronel Joao Ribeiro de Almeida mostró gran interés en protegerlos, fomentando su exportación a los países platinos, eliminando los derechos de exportación. Pero, con el aumento del comercio y la conveniencia de sacar provechos de él, el gobierno impuso un derecho de 160 reis por arroba del producto, que por esa época alcanzó un gran desarrollo⁷.

De esta forma, la producción de yerba mate continuaría su marcha ascendente durante todo el siglo XIX y un número elevado de trabajadores se ocupaba en los yerbales. Aunque su producción no requería grandes esfuerzos ni el empleo de grandes capitales, la yerba mate de Rio Grande do Sul, que nació espontáneamente, no tenía la calidad de la yerba de la provincia de Paraná, pero mismo con estas deficiencias fue el primer producto de exportación de la provincia, cuyos destinos fueron, principalmente, Argentina y Uruguay⁸.

Los puertos riograndenses por donde se exportaba eran los de Uruguayana, Itaqui y San Borja, situados a orillas del río Uruguay o por las fronteras terrestres con la República Oriental del Uruguay, siendo sus principales destinatarios los pueblos del interior de estos países⁹. A Buenos Aires raramente llegaba la yerba

⁷ LINHARES, Temístocles: *História Econômica do mate*, 1969, p. 114.

«Citando Dante de Laytano, Barbosa Lessa informa que a campanha promovida pelos farrapos em prol da erva-mate, como do trigo e da batata fôra racional, desde a propaganda pela imprensa até a legislação protecionista. consubstanciada numa série de decretos-leis sobre impostos e taxas de importação e exportação. O mate, porém, quando exportado para o Prata, gozava de total insenção, assim como o material bélico. Como é facil deduzir, o comércio exportador teve grande incremento. Só um ano depois, percebendo as vantagens que este incremento traria às combatidas tropas rebeldes, houve por bem o governo republicano taxar em 160 reis por arroba a erva mate exportada. Eram cerca de dois contos de reis anuais que essa taxaço representava - muito dinheiro, por absurdo que pareça hoje, em favor ao ideal revolucionario e sem acarretar prejuizo aos produtores.»

⁸ BNRJ: *Relatorio do Presidente da Provincia de Rio Grande do Sul*, 1861.

En efecto, el presidente de la provincia riograndense comentaba que la falta de fiscalización y el fraude en la elaboración del producto redundaba en su desprestigio en los mercados extranjeros.

Desde el año 1859, el presidente llamaba la atención para el hecho de haber decaído la producción de ese año debido a la falta de cuidados y desconocimiento sobre el tratamiento de la yerba mate.

⁹ AHI: *Consulado Geral do Brasil em Buenos Aires*, 12 de marzo de 1854 (ms.), Oficios 241-4-9.

El cónsul brasileño en Buenos Aires, al hacer un análisis sobre la necesidad de mejorar la calidad de la yerba brasileña para competir con la paraguaya en los mercados del Plata, expresaba:

mate riograndense, pues el público de esta ciudad prefería la yerba mate procedente del Paraguay, cuya calidad era superior a la brasileña¹⁰. Por otro lado, el precio de la yerba del Brasil siempre fue inferior a la paraguaya, lo que permitió su difusión entre las poblaciones más pobres de la Argentina y del Uruguay que se encontraban en la campaña. También, la yerba de Río Grande do Sul era más suave, lo que la hacía más apropiada para el mate amargo o «chimarrón», más difundido en el campo¹¹.

El río Uruguay fue la vía de comunicación por excelencia con los países platinos y el comercio de la yerba sumado al de las maderas y a las importaciones; activó la utilización económica de este río que durante un largo periodo del siglo XIX superó en importancia al puerto de Río Grande, que por esa época todavía sufría los inconvenientes provocados por las dificultades de navegación, haciendo frecuentes los naufragios y encareciendo por este motivo los fletes y seguros para el transporte de las mercaderías.

Desde 1852, año en que los ríos de la Cuenca del Plata fueron abiertos al comercio y navegación internacional, hasta aproximadamente 1872, la exportación oficial de yerba mate se hizo regularmente a través del río Uruguay. A partir de esa fecha hubo un declive acentuado debido a que los comerciantes importadores

«A erva mate das Missoes brasileiras, que en regular quantidade é exportada pelos portos do Brasil no rio Uruguay, he em qualidade tao boa como a do Paraguay, porém, sendo tao pessimamente beneficiada, fica mesmo por essa razao, muito aquém da de Paranaquá limitando-se o seu consumo à provincia de Entre Ríos e à República Oriental del Uruguay vindo muito pouco ao mercado em Buenos Aires, onde, contudo, por sua qualidade natural obtém melhor preço do que a de Paranaquá e isto, quando escassea a do Paraguay, circunstância unica em que ella he consumida somente na cidade e rara vez na campanha de esta provincia.»

¹⁰ BNRJ: *Relatorio do Presidente da Provincia de Rio Grande do Sul*, 1861.

Sin embargo, existían algunos establecimientos que trabajaban en el beneficiamiento del producto y exportaban exclusivamente para el mercado porteño. Fue el caso de la importante fábrica de Benjamín Martínez de Hoz, montada en la capital de la provincia—Porto Alegre—, para beneficiar la yerba. Según informaciones obtenidas en los Relatorios Presidenciales de 1861, la fábrica exportó para Buenos Aires, en 1859, 26.486 arrobas, cuya procedencia era: 10.000 arrobas recibidas de San Jerónimo, 8.000 de Capivarí y 8.486 de la Sierra. De enero a agosto de 1860, la misma fábrica exportó con el mismo destino: 438 arrobas de Taquari, 8.077 de San Jerónimo, 6.043 de Capivarí, 4.850a de Cachoeira y 4.876 de Río Pardo, o sea, un total de 15.687 arrobas.

¹¹ AHI: *Consulado Geral do Brasil en Buenos Aires*, 12 de maio de 1854 (ms.). Oficios 241-4-9.

Al referirse a la comercialización de la yerba, el Cónsul brasileño decía que entre los obstáculos que pueden impedir al Paraguay dominar el comercio de este producto en el mercado platino «concorre a circunstancia de que os habitantes da campanha desta provincia estao bastante acostumbrados a consumir a erva brasileira, que é mais "adoicada" que a do Paraguai, e por isso lhes permite fazerem uso bem conhecido do mate sem assucar ao que lhe lhamam chimarrao».

de Buenos Aires y Montevideo obtuvieron los privilegios para la importación del producto brasileño¹². Esto no significó, por cierto, un abandono de esta vía fluvial, sino una inversión en la entrada del producto, o sea, lo que antes se hacía desde el interior de Río Grande do Sul para los países del Plata, ahora se realizaba desde Montevideo o Buenos Aires. Con esto, se acentuó la dependencia del interior platino con los dos grandes intermediarios del Plata que eran las capitales argentina y uruguaya. Sin embargo, la práctica del contrabando permitió soslayar esta situación permitiendo la continuidad del comercio fronterizo.

El cónsul brasileño en Buenos Aires—Joaq Carlos Pereira Pinto—aconsejaba que se fomentase la navegación directa entre Itaquí y San Borja con Buenos Aires, para que los comerciantes de yerba mate pudiesen establecer relaciones directas con este puerto. Esta medida permitiría aumentar el comercio de Río Grande do Sul con Buenos Aires, evitando el enorme contrabando que se realizaba por las fronteras con los productos que iban de Buenos Aires destinados a la provincia brasileña, bien como de ésta para la Confederación Argentina.

Estos puertos, por otro lado, se proyectaron como puerta de entrada de productos manufacturados europeos o de otras procedencias y los ríos platinos su vía de acceso a los territorios brasileños (Río Grande do Sul y Mato Grosso), paraguayos, uruguayos y argentinos. Esta situación consolidó una fuerte interdependencia entre los puertos de Buenos Aires y Montevideo con aquellos territorios y especialmente con los puertos localizados sobre los ríos Paraná y Uruguay.

Las mercaderías que entraban por estos puertos eran enviadas en pequeñas embarcaciones que subía por el río Uruguay hasta Uruguaya, Itaquí o San Borja en Río Grande do Sul, superando los obstáculos naturales del río. Por ejemplo, el Salto Grande, localizado en la provincia de Entre Ríos que dividía el río en dos sectores a la altura de Concordia, podía ser atravesado en las épocas de creciente por las pequeñas embarcaciones conducidas con habilidad y destreza por sus propietarios. Sin embargo, en las épocas de seca del río, cuando se hacía imposible trasponer el salto, el trecho que quedaba a esa altura era realizado en carretas que conducían las mercaderías hasta el puerto de Federación, donde retomaban la navegación fluvial rumbo a los puertos localizados aguas arriba y a los del Brasil¹³.

¹² WESTPHALEN, Cecilia Maria: «Navegação e comércio com a Argentina no final do Império», *Anais da II Reuniao da SBPH*, Sao Paulo, 1984, p. 79.

¹³ BBT: *Memorias que presenta el ministro de Hacienda a las Cámaras Legislativas en las Sesiones de 1858*, Paraná, 1858, p. 8.

El ministro de Hacienda argentino, al referirse al comercio con el Brasil, expresaba:

«A pesar de que nuestras leyes prohíben el tránsito terrestres, estando solamente autorizado a virtud del Tratado con Chile, el de mercaderías destinadas al consumo de aquella República, el

Los productos que se introducían por esta vía —alimentos, tejidos de algodón, seda y lana, ponchos de confección inglesa, artículos de perfumería, lozas, ropa hecha, pañuelos y artículos de lujo, en general, de procedencia francesa— eran destinados en su mayoría a la población de la campaña riograndense.

Casi todos los puertos localizados sobre el río Uruguay estuvieron en mayor o menor grado integrados en este circuito comercial con el Brasil. Ciudades como Bella Unión, Salto, Paysandú, Mercedes, Fray Bento, Nueva Palmira, Carmelo, Constitución, San Eugenio, Tacuarembó, y Rivera, en territorio uruguayo; Gualaguaychú, Concepción del Uruguay, Concordia, Federación, Monte Caseros, Paso de los Libres, Alvear y Santo Tomé, en territorio argentino, formando una importante red de comercio cuyos intereses llegaban hasta los puertos de Uruguayana, Itaquí y San Borja en el Brasil. Los productos manufacturados entraban en territorio riograndense, ya sea de contrabando o por medios legales, siendo distribuidos por los contrabandistas y comerciantes locales hasta Alegrete, toda la frontera del río Cuaraín, Cruz Alta, Passo Fundo, San Gabriel, Santa María, Caçapava y Cachoeira. De esta manera, prácticamente toda la campaña de Rio Grande do Sul se abastecía y se beneficiaba del comercio por río Uruguay¹⁴.

Las facilidades ofrecidas por el tránsito de mercaderías también dieron lugar a la práctica del contrabando que se realizaba en gran escala a través de las fronteras terrestres y fluviales de los países vecinos. En realidad, esta práctica remonta a la época en que estas tierras pertenecían a las Coronas de Portugal y España. El ganado, la carne seca, la cecina o productos de la agricultura local eran llevados para el abastecimiento de la tripulación de los barcos que procedían de

Ejecutivo en presencia de altas razones ha dejado continuar sobre la costa del Uruguay, entre Restauración y Concordia, una práctica que si bien es opuesta a aquella prohibición, es casi fuera de duda que se halla en ese caso por haber pasado desapercibida cuando tales disposiciones se adoptaron.»

«El escollo denominado Salto interrumpe la navegación del Uruguay, haciendo necesario que las valiosas producciones de la Uruguayana y demás posesiones brasileñas que se destinan a la exportación, tomen la costa firme en cierta altura hasta después de haber pasado aquel escollo. A igual operación están sujetas las mercaderías que necesitan importar aquellos pueblos por el mismo río para sus consumos.»

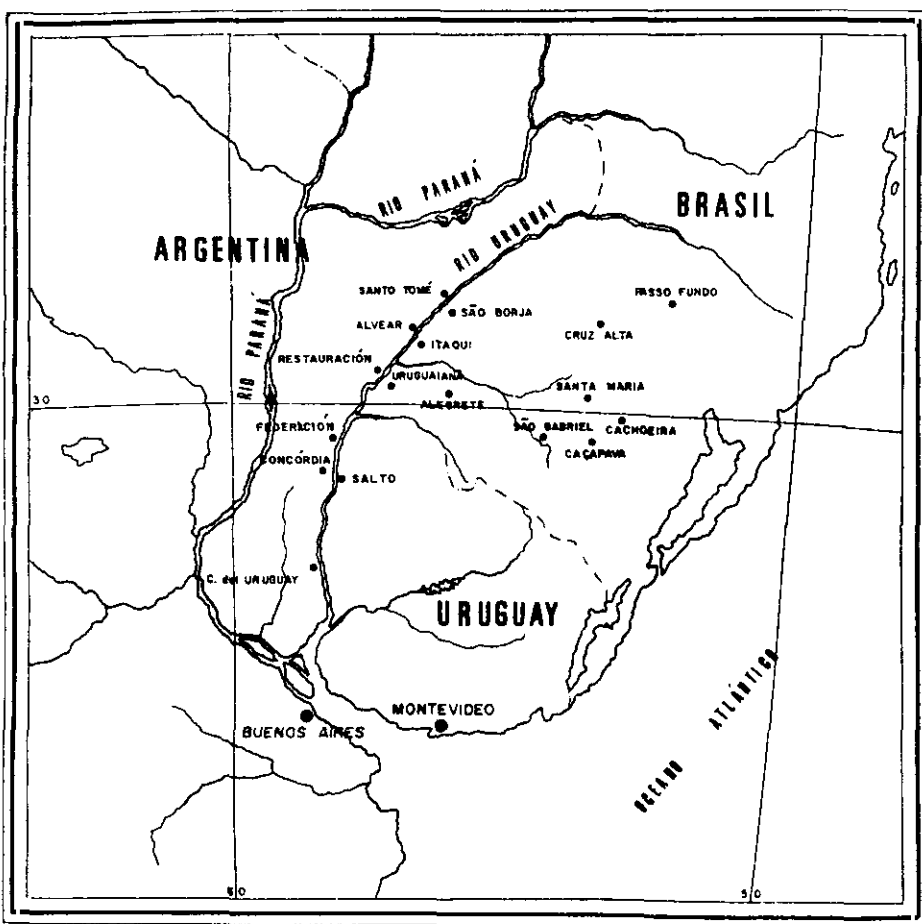
«Razones de conveniencia y de buena vecindad habían aconsejado en tiempos anteriores la permisión de aquel tráfico, y las mismas razones en un grado más alto han argüido a favor de su continuación hoy que debemos tan señaladas muestras de benevolencia al Gobierno de aquel país.»

«Este tráfico ha fomentado la población de nuestra costa y entretiene con lucro multitud de brazos. Deja también su contingente a las rentas fiscales y promueve otras especulaciones sobre las producciones de nuestro suelo.»

¹⁴ AHI: «Relatorio do Cônsul gral do Brasil em Montevidéu», *Diario Oficial do Império do Brasil*, 28 de febrero de 1861, n.º 47.

ultramar, además del tráfico de esclavos negros que también ilegalmente se introducían en el Brasil¹⁵.

Muchas poblaciones nacieron o desaparecieron a lo largo del río Uruguay como consecuencia del incremento o del abandono ocasional de estas actividades. Otras, en cambio, como Salto Oriental, desde 1817, en que se fundara, fue el punto ideal para los agentes del contrabando en las fronteras.



Mapa 1.—En el mapa podemos observar el amplio espacio geográfico por donde se irradiaba el comercio platino, vinculando las poblaciones riograndenses con las argentinas y uruguayas localizadas.

¹⁵ CESAR, Guilhermino: *O contrabando no Sul do Brasil*, Universidade de Caxias do Sul, Porto Alegre, 1978, p. 47.

Durante el siglo XIX, el contrabando y el comercio legal eran practicados regularmente en toda la faja fronteriza de los tres países. Por eso, la historia del contrabando estuvo vinculada a estas tres fronteras. En este triángulo tuvieron importante participación las poblaciones de Salto Oriental (Uruguay), Paso de los Libres (Argentina) y Uruguayana (Brasil), además de otras intermediarias entre ellas, Concordia, Santo Eugenio o Santa Rosa.

El contrabando había creado fuertes raíces y los procedimientos eran variados, dependiendo de la mayor o menor rigidez en la fiscalización; sin embargo, las facilidades que ofrecían esas fronteras desguarnecidas eran tantas que el contrabando contaba con una verdadera organización combinando embarcaciones y carretas para el transporte de las mercaderías. Por el río Uruguay circulaba una Compañía de Navegación Fluvial que llevaba las mercaderías hasta las fronteras brasileñas, donde otras «compañías terrestres» se encargaban de distribuir las carretas a los diferentes depósitos y casas especialmente destinadas para esta actividad¹⁶.

Los productos que entraban de contrabando abastecían, de la misma forma que el comercio legal, toda la campaña de Rio Grande do Sul. Así, tanto los comerciantes como los consumidores podían comprar por precios de hasta un 20 ó 30 % más barato. Por este motivo, según informaciones en documentos oficiales, en los municipios de San Gabriel, Santa Ana do Livramento, Itaquí, San Borja y otros, raro era el estanciero que no protegiera a los contrabandistas¹⁷.

¹⁶ AHI: *Consulado Geral do Brasil em Montevideú*, 18 de abril de 1863 (ms.), Oficios 256-3-17.

El cónsul brasileño en Montevideo —Melchior Carneiro de Mendonça— elevó al ministro y secretario de Estado dos Negocios Estrangeiros, marqués de Abrantes, un extenso informe donde relataba con minuciosos detalles los procedimientos de los contrabandistas y las medidas aconsejadas para disminuir la práctica de este comercio ilegal.

Al respecto decía:

«En Uruguayana funcionava entao uma Companhia de transporte terrestre que se encarregava de receber o contrabando no lugar denominado vulgarmente Barranca Pelada ou Alfândega Grande para conduzi-los em carretas ou cargueiros aos diferentes depósitos a que de antemao eram destinados.

Antes de minha chegada àquella Villa, havia duas d'essas companhias, uma capitaneada pelo Brasileiro Procopio, jovem de cerca de 25 anos e alferes da Guarda Nacional, e outra sob a oculta direção de Joao Cabeça, Guarda d'Alfândega, encarregado do detalhe do serviço de seus collegas...»

¹⁷ El vicecónsul en la ciudad uruguaya de Salto —emporio del contrabando— destacaba en diversos informes los mecanismos del comercio ilegal y las ventajas que traían para las poblaciones vecinas no sólo de adquirir las mercaderías mucho más baratas, sino también una variedad de productos importados.

También en las fronteras argentinas y uruguayas el contrabando era intenso. Los animales caballares y mulares que desde Corrientes pasaban para Rio Grande do Sul estaban sujetos a un derecho de exportación; este derecho raramente pasaba de las manos de los fiscales que lo cobraban a los cofres de aquella provincia¹⁸. La yerba mate y las maderas de procedencia brasileña que bajaban por agua con destino a la República Oriental del Uruguay o a la Argentina eran también los principales artículos del contrabando. En toda la frontera terrestre o del río Uruguay pasaba una variedad de mercaderías, especialmente yerba mate, pero el propio cónsul brasileño en Montevideo afirmaba que la cantidad de yerba y otros productos exportados legalmente de las fronteras terrestres o fluviales era sólo una tercera parte de la que realmente ingresaba en el país¹⁹.

Lo que, por otro lado, daba incentivo al contrabando era la competencia que los contrabandistas hacían al fisco con su servicio bien organizado, «seduciendo» a los comerciantes más honestos a emplear este medio de obtener sus mercaderías. Entre pagar un 30 ó 40 % al fisco, corriendo además con los problemas de la operación, y pagar un 15 a 18 % a los contrabandistas, sin obstáculos ni riesgos para la compra de los productos, los comerciantes preferían este último.

La historia del contrabando está llena de anécdotas y aventuras. Son innumerables los documentos oficiales que hacen referencia a esta actividad, tratando de recomendar los medios para erradicar el problema. Sin embargo, escasos fueron los resultados y, salvo en intervalos, el contrabando continuó renovando sus métodos para burlar la vigilancia oficial o hacerla participante.

Pero es claro que el contrabando ha sido siempre la válvula de escape del comercio a las barreras que se le imponen. Por eso, el Gobierno Imperial, tratando de canalizar para sus cofres los beneficios de este intercambio fronterizo, estableció una tarifa especial para Rio Grande do Sul y Mato Grosso a partir de 1879, reduciendo en más de un 40 % los impuestos para unos 35 artículos, que más tarde fue ampliada a todos los productos. Todo parece indicar que esta tarifa especial sirvió para enriquecer a algunos comerciantes más que a otros; por eso, con la instauración de la República el estadista brasileño Ruy Barbosa eliminó esos privilegios de la provincia. Con la elevación de la tarifa recrudesció el contrabando, lo que obligó a las autoridades a optar por medios más severos para su represión.

A esta situación sobrevino una etapa de proteccionismo aduanero en Brasil

¹⁸ BBT: *Memorias del Ministerio de Hacienda correspondientes al año de 1868, presentadas al Honorable Congreso Nacional*, Buenos Aires, Imprenta El Porvenir, 1868, p. 10.

¹⁹ BAH: «Relatório do Cónsul Geral do Brasil em Montevideu». En: *Diari Oficial do Império*, 28 de setembro de 1863, n.º 47.

y Argentina, permitiendo el desarrollo de la industria nacional y del comercio ahora integrado por productos nacionales, que calmó en cierta forma el contrabando²⁰. Aunque, en diversas etapas y según las necesidades del mercado, este recrudecía en una o en otra orilla de los ríos.

III. EL TASAJO ARGENTINO Y SUS IMPLICACIONES POLITICAS EN EL COMERCIO RIOPLANTESE

Al hacer referencia a los productos que la Argentina exportaba para Brasil, debemos destacar que el principal y prácticamente único era el tasajo que iba destinado a los esclavos y a la población pobre de este país. Sin embargo, la producción del tasajo y su comercialización envolvió por muchos años los intereses de los principales productores: la provincia brasileña de Rio Grande do Sul, la República Oriental del Uruguay y las provincias argentinas de Entre Ríos, Buenos Aires y, en menor escala, Corrientes.

Uno de los problemas residía en que la producción riograndense dependía en gran parte del abastecimiento de ganado de la República Oriental del Uruguay y de la provincia de Corrientes como materia prima para sus «charqueadas» o saladeros. Esto sucedía porque la cría de ganado en las tierras uruguayas o correntinas era más eficiente para los estancieros de Rio Grande do Sul debido a la calidad de sus pastos, que redundaba en la mejor calidad de la carne de los animales. Por eso, las fronteras uruguayo-brasileñas fueron escenario de un gran movimiento de ganado, ya que los brasileños llevaban sus animales para el país vecino, donde también compraban grandes extensiones de tierras para sus estancias, regresando a su tierra para el abatimiento y uso de la carne y otros derivados en sus establecimientos saladeriles.

Es claro que eso creó conflictos entre unos y otros y, dependiendo del gobierno, también se tomaron medidas por parte de los uruguayos para evitar o dificultar la extracción del ganado, que perjudicaba su industria.

Pero, el problema central residía en la competencia que se hacían los tres países con la producción del tasajo y, sobre todo, debido a los límites que había para la colocación de la carne de tasajo en otros mercados, siendo los únicos que absorbían la producción Brasil y Cuba, países esclavistas y buenos consumidores, pero, sin grandes posibilidades de expansión. Por otro lado, Brasil era consumidor,

²⁰ MOURAT, Oscar: *La crisis en la Cuenca del Plata (1880-1920)*, Ed. de la banda oriental, Montevideo, 1971, pp. 67/68.

pero también productor, lo que provocaba constantes reclamaciones de los saladeristas riograndenses para obtener del Gobierno Imperial una protección a sus industrias.

Estas circunstancias que podrían haber influenciado negativamente en el desarrollo del comercio con el Brasil no fueron, sin embargo, un obstáculo para su regularidad. De cierta forma, la comercialización del tasajo argentino tuvo una buena parte de su período de expansión, la protección de las autoridades brasileñas que favorecían la compra de la carne argentina para facilitar la entrada de sus productos agrícolas en el mercado argentino. Los productos tropicales brasileños siempre tuvieron que luchar contra la calidad superior de sus competidores: el café, el azúcar y el tabaco de Cuba; la yerba y el tabaco del Paraguay; el arroz de Carolina del Norte, de Piemonte o de Batavia, o del propio azúcar brasileño que, siendo exportado para Europa y allí refinado, era introducido a precios superiores que el brasileño. Tal vez, este factor contribuyó para la permanencia del producto argentino en el mercado brasileño por un largo período, mismo que eso fuese en perjuicio de la producción de la provincia de Rio Grande do Sul.

El problema parece complejo y contradictorio si llevamos en cuenta las características geográficas y económicas de las tres regiones productoras y competidoras en los mismos mercados, pero ello debe ser visto a la luz de los intereses de la política brasileña en el Plata. El cónsul del Brasil en Buenos Aires —Joao Carlos Pereira Pinto— hizo un análisis durante el período que ejerció esa actividad oficial aconsejando tomar algunas medidas sobre la comercialización de este producto, de los derechos de exportación e importación y su influencia en la introducción de los productos tropicales brasileños en el Plata. De hecho, el cónsul consideraba importante la reducción de los derechos del tasajo argentino como una medida de fundamental importancia para proteger el comercio general entre los dos países que tanto interesaba al Brasil²¹.

Es claro que esta cuestión fue ampliamente debatida en el Parlamento brasileño y discutida por los «fazendeiros» riograndenses que defendían sus industrias de la competencia extranjera. Finalmente, se llegó a un acuerdo encontrando un

²¹ AHI: *Consulado Geral do Brasil em Buenos Aires*, 3 de abril de 1855 (ms.), Oficios 241-4-9.

O cónsul brasileño en Buenos Aires —Joao Carlos Pereira Pinto— expone en sus memorias sus ideas referentes a la comercialización de la carne de tasajo:

«O Direito de 30 % que paga o charque extranjero no Brasil é além de demasiadamente forte, tal vez pouco humano. Neste direito estao empenhados a lavoura, comércio e a classe pobre que he o maior consumidor da carne de xarque, que sem dúvida deve ser considerada como artigo de primeira necessidade.»

impuesto que no resultase perjudicial al comercio argentino y a la producción riograndense, permitiendo la continuidad del intercambio²². De esta forma, continuó hasta final del siglo XIX, cuando otras medidas fueron tomadas para proteger las nacientes industrias de los dos países, medidas que influyeron no sólo en la comercialización del tasajo argentino, sino también en la de los productos brasileños. Pero, hasta esa fecha, los barcos introducían productos europeos o de la agricultura brasileña, llevando en su retorno el tasajo argentino y uruguayo para los puertos del Brasil localizados en la orla marítima.

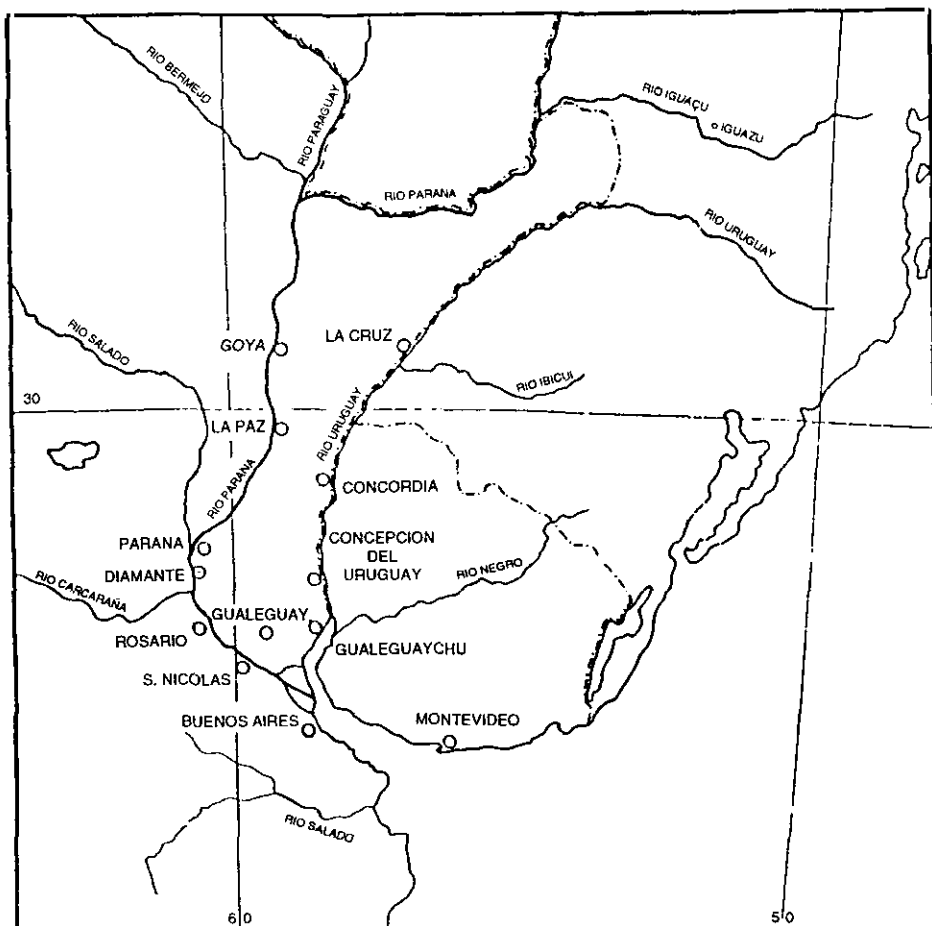
De esta forma, los puertos fluviales argentinos sobre el río Paraná y los argentinos y uruguayos sobre el río Uruguay —donde estaban localizados la mayor parte de los saladeros— mantuvieron una activa relación comercial con el Brasil, muchas veces de forma directa, desde Gualeguaychú, Concepción del Uruguay, Concordia, Gualeguay, Paraná, La Paz, Goya o a través de Buenos Aires y Montevideo, donde se encontraban las grandes casas de comercio importador y exportador.

Esta actividad comercial intensificó las relaciones entre los dos países no sólo porque se transportaba el tasajo, sino también porque se propiciaba la entrada de productos brasileños, abasteciendo regularmente los mercados argentinos y uruguayos hasta final del siglo XIX, cuando las medidas proteccionistas en el sector industrial, tanto de Brasil como de Argentina, posibilitaron la expansión y el desarrollo de la industria nacional.

Efectivamente, el Brasil, que había sido un excelente mercado para el tasajo argentino, cerró sus puertas a los productos de este país en respuesta a los altos impuestos aduaneros aplicados a los productos procedentes de la agricultura brasileña. Estas medidas correspondían a la política proteccionista de la industria argentina que comenzaba a producir el azúcar, el tabaco y la yerba mate en el país, productos que antes importaba del país vecino.

Por otro lado, también la industria argentina del tasajo ya empezaba a sentir las primeras señales de su decadencia desde los últimos años del siglo XIX. En primer lugar, los diversos impuestos que pesaban sobre el producto colocándolo

²² La conveniencia de la medida se fundamentaba en un doble carácter —político y económico—. Con la reducción de esos derechos pretendía el cónsul abrir camino para la firma de un Tratado de Comercio y Navegación con la Argentina, facilitando la comercialización de los productos procedentes de la agricultura brasileña —especialmente tropicales— en este país. Favorecería, así, la integración con las provincias del norte brasileño, aunque comprometía la producción de Rio Grande do Sul del tasajo, que no soportaba la competencia de los saladeros argentinos y uruguayos. El carácter económico de la medida —según el representante brasileño— estaría dirigido a permitir que el tasajo llegase más barato a los consumidores del país, especialmente esclavos y camadas más pobres del país.



Mapa 2.—Puertos argentinos que mantuvieron una intensa vinculación con el Imperio Brasileño en el intercambio de la carne de tasajo.

en situación de inferioridad en relación a los establecimientos similares existentes en el Uruguay y en el Brasil que soportaban impuestos más liberales que los argentinos. En segundo lugar, la venta de ganado en pie, que había alcanzado extraordinario desarrollo en las últimas décadas de 1880, afectó severamente a las industrias saladeriles, ya que gran parte del ganado vacuno era exportado para los saladeros del Uruguay y de Rio Grande do Sul, sus tradicionales competidores. Finalmente, la nueva industria frigorífica, con una creciente demanda de animales, repercutió sensiblemente en la decadente industria del tasajo, que, junto a los altos impuestos que pagaban en los mercados del Brasil y la competencia de sus industrias, contribuyó a sellar su suerte.

IV. DECADENCIA DEL PUERTO DE MONTEVIDEO COMO INTERMEDIARIO EN EL PLATA

El crecimiento del comercio, tanto en Buenos Aires como en Montevideo, derivado en gran parte de la expansión europea, tenía también sus bases en la exportación de productos locales o regionales vinculados, en su mayor parte, como vimos, a las actividades agropecuarias y extractivas. Así, junto con las mercaderías procedentes de ultramar, el transporte de los productos brasileños (azúcar, arroz, cacao, miel, yerba mate, maderas, mandioca, entre otros); la carne de tasajo, grasa, cecina y cueros de la Argentina y del Uruguay; la yerba mate paraguaya y sus maderas o tabaco vinculaban entre sí los pequeños puertos sobre los ríos Paraná y Uruguay, que eran también tributarios del comercio que se irradiaba desde Buenos Aires y Montevideo.

En estos dos puertos, como dijimos anteriormente, fue formándose una poderosa comunidad de comerciantes que controlaba el comercio que se interiorizaba a través de una compleja red mercantil con un radio de acción que llegaba a las fronteras riograndenses, Mato Grosso, Paraguay y el interior argentino y uruguayo.

En este sentido es importante destacar que hasta 1880 fue Montevideo un importante competidor del puerto de Buenos Aires, donde el pujante grupo de comerciantes montevideanos atraía las regiones interiores de los países vecinos y de su propio territorio para el abastecimiento de mercaderías importadas o para la reexportación de productos tropicales del Brasil.

Las ventajas de su posición geográfica, bien como los menores gastos que en Buenos Aires para los servicios de depósito, carta y descarga de mercaderías facilitaban las especulaciones. Los barcos encontraban en Montevideo un lugar seguro para sus operaciones, al paso que en Buenos Aires, debido a las dificultades de acceso, tenían que anclar a 12 millas de la costa del puerto²³. Desde ese lugar las mercaderías debían ser transportadas en barcos menores que enfrentaban los lógicos inconvenientes de un puerto precario y con fuertes vientos, especialmente en la estación del invierno. Estos sucesivos trasbordos encarecían las mercaderías por los gastos que cada una de estas operaciones exigía.

El sistema de depósito de mercaderías en el puerto de Montevideo era extremadamente flexible. Las mercaderías podían ser depositadas por tiempo indefinido, no limitándose el tiempo de permanencia de los productos (salvo cuando había alguna avería), facilitando de esta manera el tránsito libre para todo el interior del Plata. Este sistema de depósitos era el complemento de la actividad comercial, ya que los comerciantes importadores de aquella ciudad esperaban la

²³ ORTIZ, Ricardo: *Valor económico de los puertos argentinos*, Buenos Aires. Editorial Lozada, 1979, p. 86.

oportunidad de mayor demanda y mejores precios en los países vecinos, para vender sus productos importados, ya sea de Europa o del Brasil. Por otro lado, los comerciantes montevideanos resistieron por mucho tiempo a la competencia del vecino puerto de Buenos Aires y este recurso permitía atraer la navegación al puerto de la capital uruguaya, que, además de aquellas ventajas, ofrecía mejores condiciones de navegación.

Para el comercio brasileño también el puerto de Montevideo era un importante intermediario. Según el Cónsul del Brasil, en esa ciudad se calculaba que más de una tercera parte del azúcar, yerba mate, aguardiente y tabaco de procedencia brasileña que entraba en la plaza comercial de Montevideo, eran reexportados para las provincias argentinas. De un modo general, todos los productos que no encontraban compradores en Montevideo, eran fácilmente vendidos en la otra orilla²⁴.

Montevideo disputaba con Buenos Aires el comercio interno de las provincias argentinas, del Paraguay, de Mato Grosso y de Rio Grande do Sul, resultando en una íntima relación comercial entre las regiones mencionadas y ese punto. Los menores gastos con sus servicios y las ventajas de su posición geográfica favorecían y facilitaban las especulaciones. Por las mismas razones, parte de los productos que las provincias del litoral argentino exportaban por las arterias fluviales, especialmente las del río Uruguay, buscaban de preferencia el mercado de la capital uruguay para darles salida.

Comerciantes brasileños y extranjeros con sede en la plaza comercial de Montevideo, exportadores de tasajo para el Imperio Brasileño e importadores de productos del Brasil o de Europa, estaban íntimamente vinculados a los mercados argentinos. Las embarcaciones de pequeño porte que realizaban el transporte de las mercaderías dejaban parte de éstas en Montevideo y continuaban viaje para los puertos del río Uruguay, donde estaba concentrada la mayor parte de los saladeros. En estos puertos dejaban las mercaderías y realizaban el cargamento de tasajo, que muchas veces era completado en Montevideo para después continuar viaje a Río de Janeiro, Pernambuco y otros puertos²⁵.

²⁴ AHI: *Consulado Geral do Brasil em Montevideú*, 14 de outubro de 1868 (ms.). Oficios 256-4-1.

Durante el año 1862 hubo gran demanda de productos brasileños no sólo en el mercado interno uruguayo, sino también en Buenos Aires, Entre Ríos y Corrientes. Los comerciantes de estas provincias se dirigían a Montevideo para suplir la necesidad de mercaderías. Por eso, cuando en 1863 se hicieron sentir los efectos de la guerra civil en el Uruguay, paralizando las actividades mercantiles, los productos brasileños que se encontraba en los depósitos tuvieron rápida salida para la Argentina.

²⁵ Todas las embarcaciones, una vez completada la carga, debían liquidar sus cuentas con las

La República Oriental del Uruguay, limitada a un pequeño territorio, con una población reducida, buscaba aumentar el radio de influencia de su comercio, pues sólo de este modo su puerto y su naciente comercio podía satisfacer esas necesidades. Sus comerciantes importaban las mercaderías contando con la clientela del interior platino. Por eso, el puerto de Montevideo era un gran intermediario que, por su posición geográfica, abría magníficas posibilidades mercantiles²⁶.

Estas facilidades que la vinculaban con el interior platino tuvieron como natural consecuencia la formación de un grupo de comerciantes que dominaban el comercio intermediario, por otro lado, fuente de su enriquecimiento. Sin embargo, este grupo empezó a sentir los efectos de algunas transformaciones que venían operándose en el Plata, iniciadas en los primeros años de 1850, y que se aceleraron alrededor de 1880.

Efectivamente, fue a partir de esta última década que el puerto uruguayo empezó a sentir los efectos de la inversión del proceso que poco a poco lo apartarían del comercio interior platino. En gran parte, ellos proceden del crecimiento económico de la Argentina que, iniciado en los mediados del siglo XIX, se aceleró en la década de 1880. Este crecimiento económico que obedeció a dos factores, principalmente —la presión que ejerció la expansión europea y las medidas de las autoridades argentinas tendentes a desarrollar los recursos productivos del país para atender a la demanda externa—, fue acompañada de un proceso de modernización que afectó la navegación fluvial y el comercio vinculado a ella, acabando por eclipsar al puerto vecino como intermediario en el Plata y afectando a los comerciantes vinculados a esta actividad.

Como consecuencia del incremento del comercio y del desarrollo de sus

casas consignatarias o bien recibir la correspondencia para el puerto de destino, en Montevideo. Este era el proceso común seguido por las embarcaciones y estaba fundamentado en las Disposições dos Regulamentos Consulares e das Alfândegas do Império. El art. 112 de aquel Reglamento Consular y el art. 402 del Reglamento de Alfândegas, apoyaban esa práctica.

²⁶ En 1864, un despacho del ministro de los Negocios Extranjeros del Imperio ordenó que se negase la legalización de los papeles en Montevideo, a las embarcaciones extranjeras que habiendo recibido la carga en los puertos de Concordia, Concepción del Uruguay y Guleguychú tenían como destino los puertos del Imperio y que normalmente hacían sus despachos en el Consulado del Brasil en Montevideo. Esta medida, que posiblemente pretendía desviar el comercio para el puerto de Buenos Aires, fue recibida con gran disgusto por los representantes de las casas exportadores de tasajo y por los consignatarios de las embarcaciones que realizaban la carrera del Uruguay, los cuales protestaron frente al Consulado del Brasil en Montevideo, argumentando que tal medida alteraría el curso natural del comercio, acarreando mayores riesgos, gastos y pérdidas de tiempo para el mismo. Solicitaron al cónsul que intercediera frente al Gobierno Imperial sobre «esta causa justa», que en esencia eran relativos al mutuo interés de ambos consulados del Gobierno Imperial.

actividades productivas, el gobierno de Buenos Aires realizó grandes inversiones en la construcción y remodelamiento de sus puertos para facilitar las actividades comerciales. La construcción del puerto Madero quedó prácticamente concluida en 1897 y la del puerto de Rosario sobre el río Paraná, a donde podían entrar los transatlánticos, en 1920. De esta forma, las operaciones portuarias pudieron realizarse con más seguridad y fletes más baratos que en Montevideo. Estas circunstancias colocaron a Buenos Aires en situación privilegiada frente a Montevideo, que empezó a ser destituido de su antigua posición de principal puerto intermediario para el comercio interior. Así, el tráfico fluvial pasó a ser controlado por una compañía argentina que, asociada a capitales ingleses, monopolizó el comercio de cabotaje y la navegación fluvial.

Otro hecho vino a afectar el comercio intermediario de Montevideo, cuando la Argentina pasó a proteger sus nacientes industrias de azúcar, yerba mate y otros productos que tradicionalmente importaba de Brasil. Siendo Montevideo el distribuidor de gran parte de los productos tropicales brasileños en el Plata, perdió el control de esta actividad²⁷. De esta forma, el comerciante intermediario de Montevideo, que durante más de tres décadas controlara gran parte del comercio de tránsito, vio poco a poco cerrar sus antiguos mercados.

Por su parte, el Brasil, que se abastecía por el río Uruguay, optó también por la construcción del puerto de Rio Grande sobre el litoral de Rio Grande do Sul, de forma que la navegación que antes se realizaba por el sistema platino se desplazó para ese puerto.

Por otro lado, a la construcción de los ferrocarriles, tanto en Argentina como en Uruguay, que convergían en las capitales respectivas, se sumó una ley argentina de navegación de cabotaje sancionada el 13 de agosto de 1910, por la cual se reservaba esta navegación a los barcos de esa bandera. En la parte del río Uruguay que baña el territorio del mismo nombre, la producción no era suficiente para alimentar el transporte ferroviario y el fluvial con rendimiento económico, lo que afectó directamente el comercio de Montevideo con las fronteras brasileñas y con el interior argentino.

De esta forma, la navegación fluvial entre Montevideo-Buenos Aires-Rio Grande do Sul y toda la zona intermediaria —realizada con regularidad a lo largo de cuatro décadas del siglo XIX— completó su ciclo en los primeros años de nuestro siglo, quedando restringidas a atender las necesidades del tráfico local entre las fronteras riograndenses, uruguayas y argentinas.

²⁷ MOURAT, Oscar, 1971, p. 60.

Siglas utilizadas:

BAHI: Biblioteca do Arquivo Histórico do Itamaraty, Río de Janeiro, Brasil.

AHI: Archivo Histórico do Itamaraty, Río de Janeiro, Brasil.

BBT: Biblioteca del Banco Tornskist, Buenos Aires, Argentina.

NBRJ: Biblioteca Nacional, Río de Janeiro, Brasil.