

O COMÉRCIO NA FRONTEIRA OESTE DO RIO GRANDE DO SUL NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

MÁRCIA SOLANGE VOLKMER¹

O ano de 1852 marca a abertura definitiva dos rios Paraná e Uruguai à livre navegação e comércio para todos os países interessados. Esse Tratado, de grande interesse para o Império Brasileiro, tornou-se possível após a deposição do governador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas, que havia estabelecido o bloqueio aos rios com a intenção de concentrar no porto daquela província todo o fluxo de mercadorias da região da Bacia Platina.

Com a assinatura do Tratado, as praças comerciais de Montevideú e Buenos Aires “viram-se integradas às províncias argentinas de Corrientes, Entre Rios e Santa Fé, assim como às províncias brasileiras de Mato Grosso e Rio Grande do Sul, estendendo essa influência comercial até o Paraguai e o sul da Bolívia”.² A existência desse “circuito comercial platino”, responsável pela integração de várias zonas produtivas da América do Sul remonta, pelo menos, ao século XVII. Para a metade oeste do Rio Grande do Sul, no entanto, essa possibilidade de intercâmbio passa a ser condição vital de desenvolvimento em meados do século XIX.

Com a abertura dos rios da Bacia Platina à navegação internacional, a fronteira oeste do sul do Brasil receberia um grande incremento populacional e comercial. A exemplo de Itaquí, cidade portuária, outras cidades como Uruguaiana e São Borja despontam como importantes praças mercantis no período. Todas se localizam no extremo oeste do Rio Grande do Sul, por sobre o limite geopolítico entre o Brasil e a Argentina. Essas cidades, pequenos núcleos populacionais urbanos que foram aparecendo em locais de acampamento ou fortificações militares no projeto de expansão português, rapidamente vêem-se transformadas a partir de meados do século XIX.

¹ Doutoranda do PPG em História da UFRGS, Bolsista Capes. E-mail: marciavolkmer@yahoo.com

² DIAS, Marcelo Henrique. *O Rio Grande do Sul no circuito comercial platino: permanência ou desarticulação durante a 1ª República?*. Dissertação (Mestrado em História). São Leopoldo: Unisinos, 1996, p.46.

Aquela “viva atividade comercial que se manifestava em todos os recantos”³, e que tanto impressionou ao viajante europeu, transformou esses portos fronteiriços em importantes centros de importação e exportação de mercadorias. Através da alfândega de Uruguaiana, portos e coletorias de Itaquí e São Borja eram introduzidas mercadorias importadas de ultramar que abasteciam muitas cidades da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul. Por esta via fluvial, a região vinculava-se ao comércio internacional:⁴ embarcações transportavam manufaturados europeus, e ao retornar traziam erva-mate, madeiras e produtos da lavoura local. Importante é salientar o papel central da exportação da erva-mate (produto de maior geração de riquezas para a Província depois dos produtos bovinos) que, durante a maior parte da segunda metade do século XIX, teve pelo menos a metade de toda a sua produção exportada pelo porto de Itaquí.

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 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 inter-relação do oeste gaúcho com os portos platinos.

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.”⁵ 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.

³ AVÉ-LALLEMANT, Roberto. *Viagem pelo Sul do Brasil no ano de 1858*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1953.

⁴ 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). São Paulo: USP, 1989.

⁵ MEDRANO, Op.Cit, p.05.

Como bem explicava o encarregado da Alfândega de Uruguaiana, “estando a navegação do Uruguai livre”, qualquer mercadoria não chegaria até a fronteira gaúcha vinda do interior da Província. Enfatizava-se que “os preços em Buenos Aires e Montevideú são muito mais cômodos do que em Porto Alegre e Rio Grande; assim como o transporte mais módico e ligeiro.”⁶ 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) e bebidas alcoólicas. Por essa mesma via, as cidades de São Borja, Itaqui e Uruguaiana supriam-se de boa parte dos produtos alimentícios que não eram produzidos nas vilas.

No Itaqui, introduz-se uma soma em nada inferior a desta vila (Uruguaiana), mas são quase todos os gêneros vindos de Montevideú e Buenos Aires, e fazem a quase totalidade dos pagamentos em erva-mate.⁷

O que diferencia o porto de Itaqui, e que irá favorecer o desenvolvimento econômico desta vila é justamente o caráter exportador do mesmo. É através desse 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”.⁸ 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. Esta importância econômica da exportação da erva-mate para os portos da fronteira 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

⁶ Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul /AHRS – Fundo Fazenda – maço 490 - Alfândega de Uruguaiana.

⁷ AHRS – A.MU 233, ano de 1858.

⁸ AHRS – Relatório do Presidente da Província, 1864, p.34.

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.⁹

A vila de Uruguaiana, criada em maio de 1846 e que contava com cerca de 5.000 habitantes em 1858, terá o porto de maior movimento de embarcações em meados do século XIX. Em 1849, a Alfândega¹⁰ 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 Constituição e Federação, que encaminhavam os produtos saídos de Buenos Aires e Montevidéu para a fronteira gaúcha.

No *Mapa de Estatística geográfica, natural e civil da Freguesia de Uruguaiana*¹¹, 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”.

A dinâmica econômica na Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul

No ano de 1847, as mercadorias introduzidas no porto de São Borja vinham, sobretudo, da Província de Entre Rios. Alguns poucos itens eram procedentes de Corrientes

⁹ AVÉ-LALLEMANT, Roberto. *Viagem pelo Sul do Brasil no ano de 1858*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1953, p.291 e 292.

¹⁰ No período, havia mais três outras alfândegas na Província: Porto Alegre, Rio Grande e São José do Norte.

¹¹ AHRS – A.MU 337.

e/ou da República do Uruguai. Neste mesmo ano, a Alfândega registrava a entrada de 89 navios nos portos¹², todos provenientes do Rio da Prata, sendo que um único navio era procedente do Uruguai. Dessas 89 embarcações, 83 eram procedentes de Entre Rios. Destes barcos, 49 deles tinham bandeira brasileira.

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 a cobrança das taxas logo quando da criação do posto alfandegário. Os funcionários relatam os inúmeros inconvenientes com a administração do posto, uma vez que não se sabia o que cobrar e de quem cobrar. Desconheciam-se as leis, ou então algumas situações não se enquadravam exatamente no que as mesmas estabeleciam, como 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.¹³

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 vindos 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.

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

¹² AHRS – Fazenda, maço 399, ano de 1848.

¹³ AHRS, Fazenda, maço 357A.

esse país a exportação de grande quantidade de couros vacuns e de erva-mate. Essa rota já se apresentava bastante ativa na década de 1840,¹⁴ e será responsável pelo aumento do tráfego de mercadorias na fronteira estudada. Infelizmente, pela confusão ou improbidade dos funcionários das repartições fiscais, 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,¹⁵ pagando-se menos impostos na realização dos despachos.

Essa suposta inexistência do tráfego Itapúa-Buenos Aires era facilitada “por el ardid” dos comerciantes rio-grandenses 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 Montevideu ou Buenos Aires, via São Borja.¹⁶

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.”¹⁷ Era igualmente uma rota bastante ativa, que tinha nesses intermediadores da fronteira agentes decisivos na transação dessas mercadorias idas e vindas 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 dos couros. Se considerado o valor de todas as mercadorias reexportadas a partir de São Borja, vê-se que o principal destino era a província de Corrientes, que era rota até o Paraguai.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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 Económica, 1991, p.87.

¹⁷ *Ibidem*, p.89.

Nestes anos finais da década de 1840, 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 (roupas, bebidas, alimentos e objetos domésticos) era grande.

O Mapa Geral dos gêneros e mercadorias de produção e manufatura de Países Estrangeiros importados na Alfândega e Consulado de São Borja¹⁸ 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 Rios eram importadas meias de algodão e xales 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.¹⁹

Essa grande diversidade de produtos importados seria consumida nas cidades rio-grandenses ou então reexportada para o Paraguai. No caminho inverso, e possivelmente se aproveitando das mesmas carretas e embarcações que levavam os produtos até o Paraguai, eram trazidos couros, fumo e erva-mate que pagavam os impostos na Alfândega de São Borja e eram reexportados para as províncias argentinas ou então para o Estado Oriental. 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 europeias 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.

¹⁸ AHRS, Fazenda, maço 364.

¹⁹ AHRS, Fazenda, maço 364.

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.²⁰

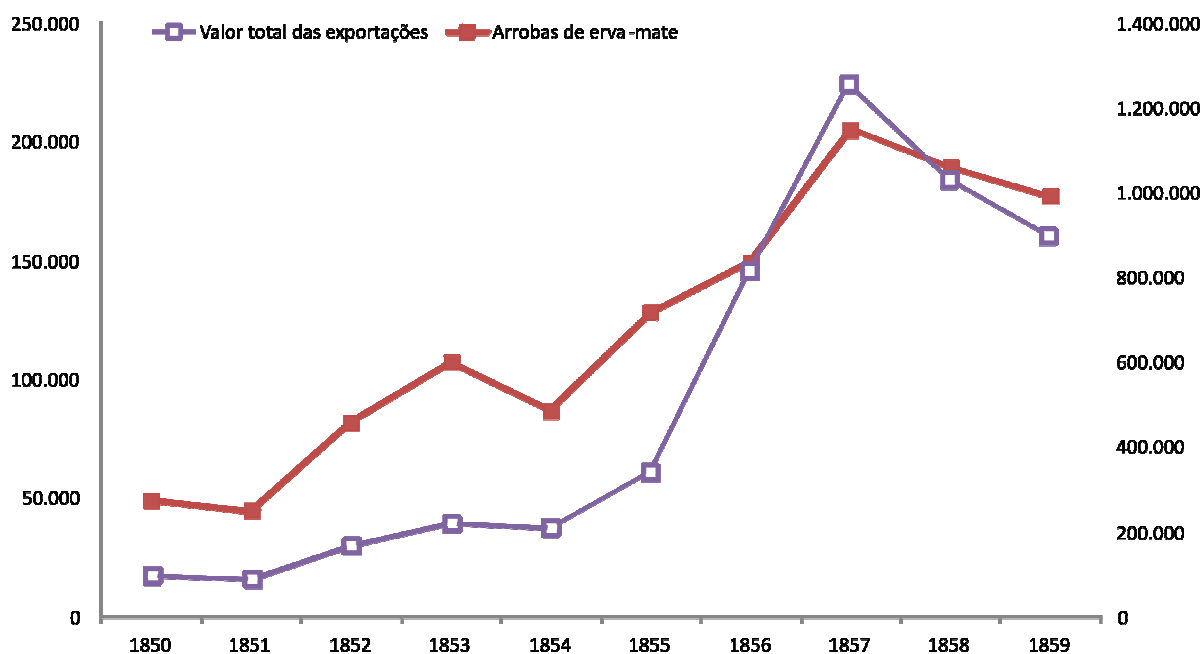
Justamente por apresentar essa dependência do comércio realizado através do Rio Uruguai, a partir do ano de 1847 uma grande crise comercial caracterizaria a economia dessa região. Diversos fatores contribuiriam para essa privação das trocas comerciais, mas, sobretudo, as imposições feitas pela Inglaterra e França ao porto de Buenos Aires, e os regulamentos expedidos a partir delas, praticamente paralisaram o comércio. 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.*”²¹ 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.

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, na província do Paraná, em Corrientes e no 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 em meados de 1840, será ao longo da década de 1850 que essa exportação ganhará maior vigor.

²⁰ AHRS, Fazenda, maço 399. O Inspetor da Alfândega Jose Estanislau de Freitas, em São Borja, em 15 de março de 1848.

²¹ AHRS, Fazenda, maço 399.

Arrobas de erva-mate exportadas por Uruguaiana, Itaqui e São Borja e a evolução do valor total das exportações pelos portos da Fronteira²²



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

²² 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.

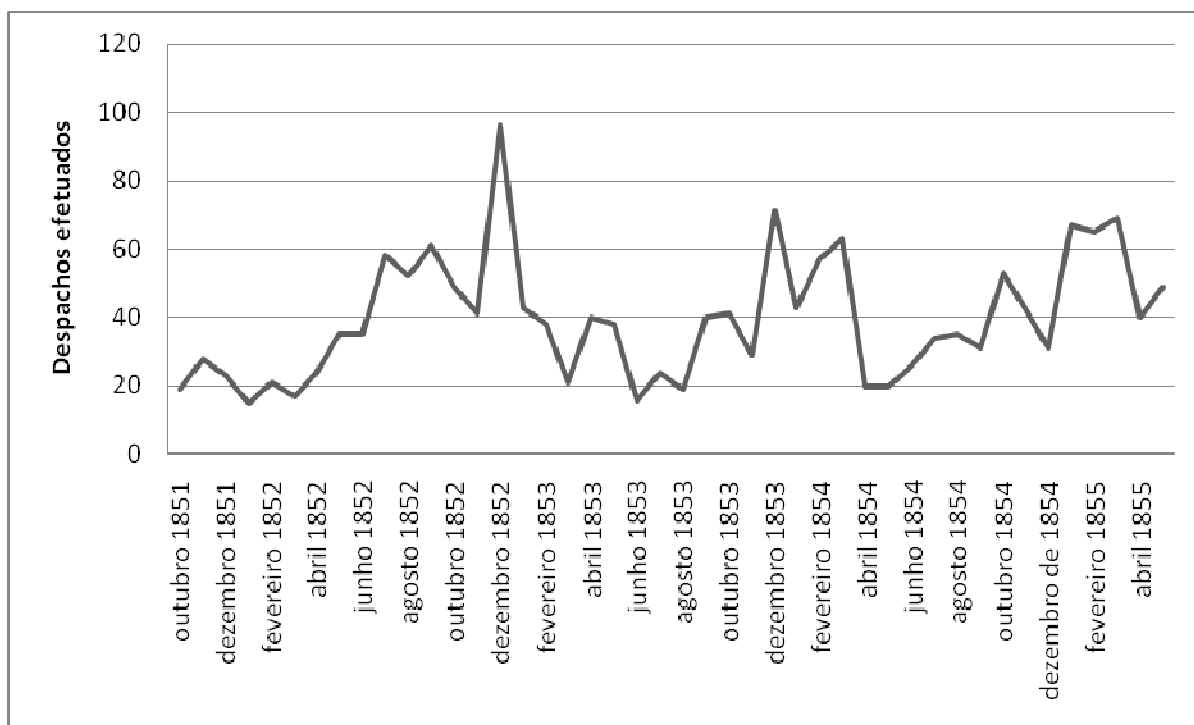
Os livros nos quais foram registrados os despachos para consumo na Alfândega de Uruguaiana²³ nos revelam com mais precisão essa dinâmica econômica da fronteira. Apesar de termos encontrado os registros apenas para os meses de outubro de 1851 até maio de 1855, trata-se de uma fonte que nos mostra os agentes comerciais que atuavam na região.

Nos livros analisados os funcionários da Alfândega registravam a liberação para consumo das mercadorias introduzidas na Alfândega mês a mês. Ou seja, trata-se do registro de todas as mercadorias importadas que pagavam os impostos devidos antes de serem liberadas para consumo.²⁴ Aparecem nos registros também algumas mercadorias que seriam reexportadas. As mercadorias despachadas tinham entrado no porto no mesmo mês, ou então já estavam armazenadas na Alfândega há algum tempo, sendo que por esse tempo de armazenamento os proprietários dos produtos pagavam uma taxa. Assim, o mês estabelecido na fonte é referente à data em que as mercadorias saíram da Alfândega e foram liberadas para consumo. Foram analisados 1.740 despachos, assim distribuídos:

Despachos de introdução de mercadorias para consumo - Alfândega de Uruguaiana, outubro 1851-maio 1855

²³ Arquivo Nacional. Fazenda. IF3 191 e 192.

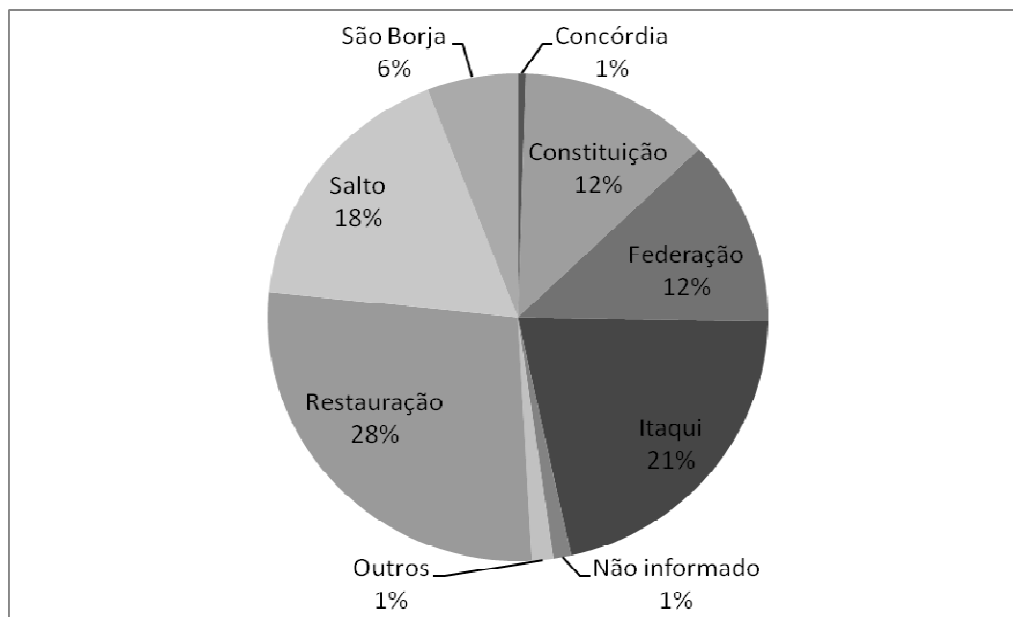
²⁴ Valores e % de impostos pagos pela introdução de mercadorias estrangeiras na Alfândega no ano de 1852: @ amêndoas sem casca: 1\$920; @ massas: 1\$200; Alqueire de sal: 0\$160; Barrica de farinha de trigo: 3\$000; Canada azeite: 0\$360; Canada de cerveja: 0\$400; Canada de Ginebra: 0\$300; Canada de vinho Bordeaux: 0\$600; Canada de vinho Carlón: 0\$200; @ damascos: 1\$200; @ sardinha: 0\$800; Cadeiras, cômoda, lavatório e tocador: 80% do valor do produto; Couros: 20%; Dúzia de pratos fundos: 0\$120; Mantas de lã: 30%; Pólvora: 10%; Serrotes: 10%; Xales e chiripá de lã e algodão: 30% - AN, Fazenda, IF3 191.



Estes 1.740 despachos são realizados por 309 comerciantes que introduzem as mercadorias na praça de Uruguaiana, ou as reexportam para outros destinos. O transporte destes produtos foi feito por 76 embarcações distintas, que atracaram no porto inúmeras vezes ao longo dos meses estudados, ou então por carretas que chegavam de diferentes destinos. Vinho, farinha de trigo, sal e erva-mate eram os produtos que constavam em praticamente todos os registros analisados.²⁵

Duas classes de mercadorias foram introduzidas pela Alfândega de Uruguaiana: aquelas de procedência estrangeira, vindas dos portos da Argentina e do Estado Oriental, e aquelas classificadas como produto nacional, vindas de portos brasileiros, e que não pagavam tributos. Dos despachos analisados, em 710 guias as mercadorias eram provenientes de portos argentinos, 524 de cidades uruguaias e em 481 casos as mercadorias vinham de cidades brasileiras.

²⁵ Esta fonte não menciona o transporte de gado nesta fronteira em função dos Tratados de 1851 que tornaram livre do pagamento de impostos a introdução de gado uruguaio na província de São Pedro sendo, portanto, um fluxo não controlado pela Alfândega.

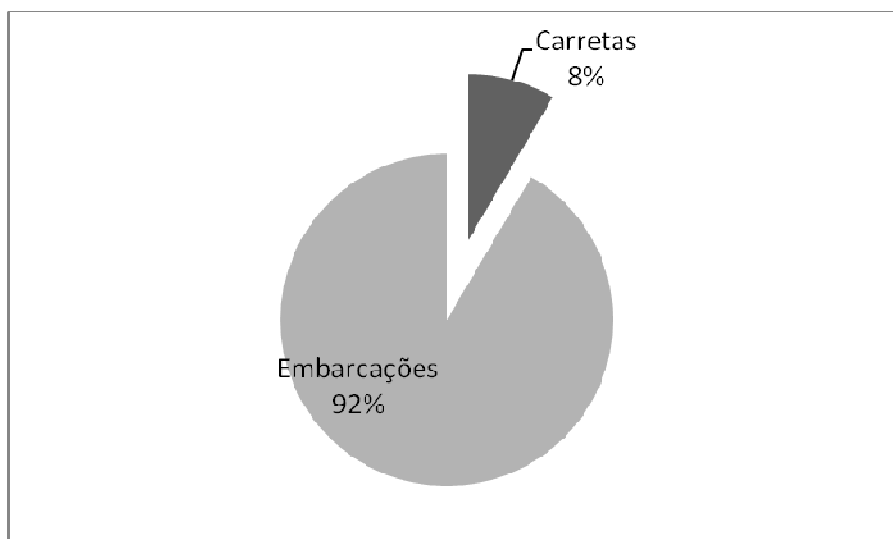
Procedência das mercadorias introduzidas na Alfândega de Uruguaiana

Disso infere-se que, em mais de 70% das situações em que mercadorias eram despachadas na Alfândega de Uruguaiana, estas provinham de portos uruguaios ou argentinos. Os portos da Confederação Argentina tinham primazia nas relações com Uruguaiana, sobretudo o porto de Restauração, que ficava de frente à cidade brasileira, *do outro lado do rio*. De Restauração, partiram 479 carregamentos de produtos que seriam taxados pela Alfândega brasileira e liberados para consumo. Do porto de Federação partiram outros 215 carregamentos, com mercadorias variadas. Muitos destes produtos eram importados da Europa, e estes portos ao longo do rio Uruguai eram intermediadores entre Montevideu e Buenos Aires e os locais de destino das mercadorias. Um único despacho analisado evidencia que as mercadorias chegaram à Uruguaiana diretamente de Buenos Aires, sem escalas em portos menores.

Duas cidades uruguaias, Salto e Constituição, também tinham grande participação neste comércio de importação de mercadorias. Salto aparece como sendo a procedência dos produtos em 304 despachos, e Constituição fora o porto de origem de 215 carregamentos chegados em Uruguaiana. Os produtos - vinho, farinha, azeite, sal, louças, roupas, tecidos e

ferramentas - eram os mesmos, partindo da Argentina ou do Uruguai. Tratava-se de toda sorte de alimentos, bebidas e objetos de uso cotidiano. Esse predomínio de relações do Porto de Uruguiana com os portos argentinos manifesta-se ainda no tipo de transporte que era utilizado, sendo que esses contatos se davam, predominantemente, através da via fluvial.

Tipo de transporte com o qual as mercadorias chegavam a Uruguiana



As carretas transportavam fundamentalmente as mercadorias saídas de Salto.²⁶ Geralmente, tratava-se de comboios de até nove carretas, que transportavam mercadorias para vários comerciantes, dando origem a distintos despachos. Mas havia algumas mercadorias que saíam de Salto em barcos, chegando à fronteira gaúcha por via fluvial. O trânsito se fazia em carretas também desde Bagé (1 registro), Alegrete (1 registro) e Santa Rosa (2 registros).

Há apenas um registro de mercadorias vindas de algum porto do litoral brasileiro. No entanto, elas cruzam todo o território uruguaio até chegar, via comércio de trânsito, em Uruguiana. Trata-se de 25 rolos de tabaco negro vindos do Rio de Janeiro e introduzidos na Alfândega de Uruguiana no dia 23 de dezembro de 1852 pelos comerciantes Balthar Irmãos, que afirmam ser a mercadoria brasileira, vinda a sua consignação.

²⁶ Este transporte entre Uruguiana e Salto estava bem organizado, pagando-se de 15 a 24 patações de frete por uma carreta que carrega 100 arrobas, gastando de oito a dez dias de viagem. AHRS, Fazenda, maço 490.

A mercadoria foi transportada do Rio de Janeiro para Montevidéu no Patacho Brasileiro Santa Cruz. Chegaram em Montevidéu 30 rolos de tabaco, dos quais 25 foram embarcados no Bergantim Goleta Brasileiro Viajante no dia 08 de novembro de 1852 para Salto. De lá, saindo em 30 de novembro de 1852 na Chalana Brasileira Manoela, do mestre Jose Sabatini, para Uruguaiana. Nas guias que acompanhavam o tabaco nota-se a importância de reafirmar a procedência e a afirmação de que a mercadoria foi transportada em barco brasileiro durante todo o percurso até Uruguaiana, enfatizando o fato do envio se dar “por via de trânsito”, evitando qualquer taxaço. Lilia Medrano destaca que “as cidades localizadas à margem do Rio Uruguai tinham uma tendência a se abastecer pelo porto de Montevidéu, não só em relação aos produtos brasileiros, mas também às mercadorias procedentes da Europa ou dos Estados Unidos.”²⁷

Todos os envios de mercadorias de Itaqui ou São Borja para Uruguaiana se fizeram através do rio Uruguai. Foram 371 despachos de mercadorias vindas de Itaqui e outros 102 procedentes de São Borja. De Itaqui, eram despachados erva-mate, milho, mandioca, fumo, couros, cabelo, madeiras e sabão. São Borja enviava para Uruguaiana milhares de laranjas, além de tábuas, bezerros e também erva-mate. Foram somente quatro os registros de mercadorias como tecidos, calçados, botões e painéis procedentes destas cidades. Ao analisar estas mercadorias, logo se percebe que essa quantidade enorme de erva-mate despachada na Alfândega de Uruguaiana, vinda de Itaqui e São Borja, não seria consumida nesta cidade, mas sim despachada para os portos platinos.

Esses produtos considerados nacionais não pagavam impostos nesse trâmite e entravam livremente em Uruguaiana. A erva-mate, produtos bovinos, couros e laranjas eram posteriormente exportados, do que advêm aquelas cifras de valores referentes à exportação realizada nesta cidade. Ou seja, Uruguaiana não era apenas um porto importador, mas também exportava as mercadorias desta região de fronteira. Para os comerciantes da praça, possivelmente os vínculos com os portos platinos tornavam ainda mais lucrativos os negócios quando se podia aliar as duas práticas, aproveitando as mesmas embarcações que traziam as mercadorias importadas para levar os produtos de exportação. O mesmo se fazia entre Itaqui e

²⁷ MEDRANO, Op.cit., p. 75.

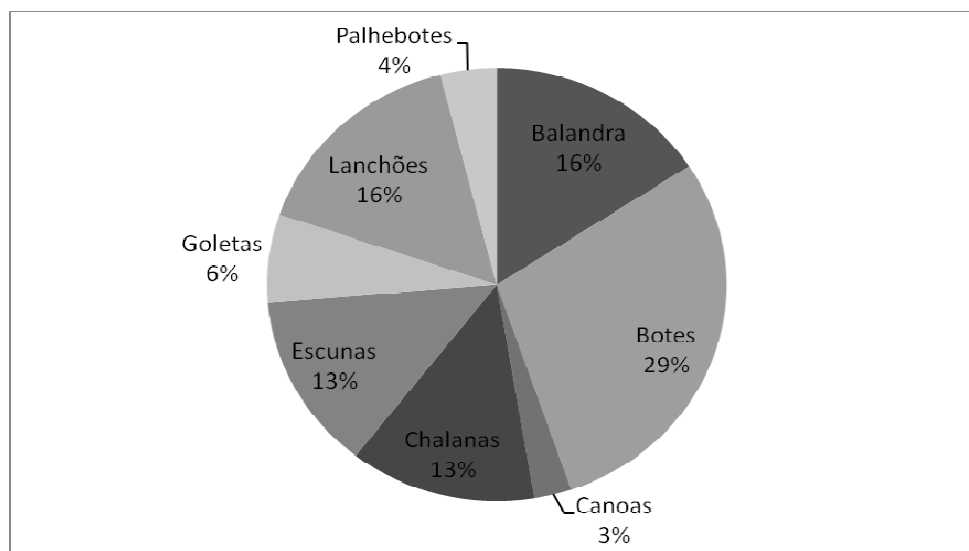
Uruguaiana: as embarcações traziam parte da erva-mate que seria exportada até Uruguaiana, e ao retornar levavam as mercadorias estrangeiras compradas pelos comerciantes locais.

Mais do que isso, a erva-mate e couros enviados de Itaqui para Uruguaiana se convertiam em pagamento pelos produtos adquiridos em Uruguaiana pelos comerciantes de Itaqui. No segundo semestre do ano de 1874, por exemplo, as transações entre os comerciantes José Pando, de Itaqui, e Paulo Soler & Cia, de Uruguaiana, movimentaram mais de 10:972\$700.²⁸ A empresa Soler se tornava credora de José Pando, ao que consta terem sido feitas “*entrega em dinheiro*” “*mercadorias por devolvido*” “*mercadorias por sua entrega em erva-mate*” “*entrega em gêneros*” e referências a “*produto de couro*”. Ou seja, ao que as trocas indicam, Soler enviava mercadorias para Pando, que as revendia em sua casa de comércio em Itaqui. No entanto, para além do pagamento em dinheiro, Pando enviava para Uruguaiana erva-mate e couros que eram descontados da dívida feita em mercadorias.

Nesse sentido, os fornecedores para as pequenas casas comerciais de Itaqui eram as casas comerciais de Uruguaiana, onde, através da Alfândega, eram introduzidas mercadorias vindas de diversos portos platinos. Os comerciantes de Itaqui faziam o pagamento em dinheiro, mas também em produtos, principalmente erva e couros. E ao que tudo indica, essas relações eram duradouras e baseadas nos vínculos de crédito e confiança entre os comerciantes. Nessa inter-relação, somavam-se os donos das embarcações que faziam o transporte dos produtos de uma cidade à outra.

Tipo de embarcações registradas no Porto de Uruguaiana (1851-1855)

²⁸ APERS, inventários Itaqui. Órfãos e ausentes, maço 10, auto n.310.



Dos despachos analisados, pode-se saber o nome de 76 mestres de embarcações que faziam um movimento constante de ir e vir entre os portos mencionados. Destes, alguns se apresentavam como os donos das mercadorias, ou tinham o consentimento do proprietário para realizar o despacho quando chegavam ao porto de Uruguaiana, sendo que muitos comerciantes e barqueiros estavam associados para melhor gerir seus negócios, que se estendiam por várias cidades desse cenário regional. Dos 22 mestres de embarcações que pagam impostos em Itaqui em 1861, 12 já tinham aparecido despachando mercadorias em Uruguaiana na década anterior. As embarcações que percorriam o rio Uruguai eram de pequeno porte e de baixo valor,²⁹ no entanto, foram fundamentais para os vínculos econômicos entre os portos dessa região.

Percebe-se, portanto, 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. Apesar dos diferentes desdobramentos para as três cidades

²⁹ Em 08/08/1850, Antonio Jose de Azevedo Castro vendeu a João Dias Pinto um lanchão nacional denominado Renegado, por 1:200\$000 réis. Em 16/12/1850, José Garcia comprou de José Machado uma balsa no valor de 16\$000 réis. Em 01/04/1851, Rofino Ardana vendeu a João Parra uma chalana denominada Rufina por 36\$000 réis. AN, Série fazenda, IF3 327.

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 evidencia é 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 intermediários 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.

Referências bibliográficas:

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

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 Económica, 1991.

DIAS, Marcelo Henrique. *O Rio Grande do Sul no circuito comercial platino: permanência ou desarticulação durante a 1ª República?*. Dissertação (Mestrado em História). São Leopoldo: Unisinos, 1996.

FERNÁNDEZ, Sandra. (org) *Más Allá del Territorio*. La historia regional y local como problema – discusiones, balances y proyecciones. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2007.

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.

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). São Paulo: USP, 1989.

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.