

**INTERESES BRASILEÑOS Y EXPECTATIVAS
REGIONALES: MATO GROSSO Y LAS PROVINCIAS DEL
NORTE ARGENTINO EN EL SIGLO XIX**

***BRAZILIAN INTERESTS AND THE REGIONAL EXPECTATIONS:
MATO GROSSO AND THE PROVINCE OF THE NORTH
OF ARGENTINA IN THE XIX CENTURY***

Lilia Inés Zanotti de MEDRANO*

RESUMEN

Este trabajo pretende traer una reflexión sobre el interés demostrado por los países vecinos del Imperio Brasileño - Bolivia, Paraguay y las provincias del norte argentino - en vincularse comercialmente a los principales puertos del Plata y la posible competencia que estos podrían ejercer sobre los productos brasileños que tradicionalmente llegaban a los países platinos. Estas reflexiones tienen como eje conductor las memorias de cónsules brasileños y de presidentes de la provincia de Mato Grosso, donde pueden ser observadas las expectativas brasileñas de integrar su lejana provincia de Mato Grosso al río de la Plata, como también los temores que despertaban los intereses vecinos, en especial de las provincias argentinas del norte, que también trataban de abrirse camino para los principales puertos del espacio platino.

Palavras-clave: região platina, comércio latinoamericano, comércio regional internacional.

ABSTRACT

The aim of this work is to reflect on the interest showed by the neighbour countries of the Brazilian Empire - Bolivia, Paraguay and the provinces of the north of Argentina - in being commercially linked to the main ports of the Plata and to what extent such countries competed with the Brazilian products that traditionally arrived in the countries of the Plata. Such reflections are led by reports of Brazilian consuls and presidents of the province of Mato Grosso, where it could be observed not only the Brazilian expectations of integrating its remote province

^(*) Doutora em História pela USP, Professora e Diretora da Faculdade de História, Centro de Ciências Humanas, PUC-Campinas.
E-mail: medrano@puc-campinas.br

of Mato Grosso with the Plata, but also the fears raised by the neighbour interests, particularly the provinces of the north of Argentina that were also trying to open way to the main ports of the region of the Plata.

Keywords: *region of the Plata, Latin American trade, international regional trade.*

INTRODUCCIÓN

Esta comunicación pretende traer una reflexión sobre el interés demostrado por los países vecinos del Imperio Brasileño - Bolivia, Paraguay y las provincias del norte argentino - en vincularse comercialmente a los principales puertos del Plata y la posible competencia que estos podrían ejercer sobre los productos brasileños que tradicionalmente llegaban a los países platinos. Estas reflexiones tienen como eje conductor las memorias de cónsules brasileños y de presidentes de la provincia de Mato Grosso, donde pueden ser observadas las expectativas brasileñas de integrar su lejana provincia de Mato Grosso al Plata, como también los temores que despertaban los intereses vecinos, en especial de las provincias argentinas del norte, que también trataban de abrirse camino para los principales puertos del espacio platino.

La importancia del tema reside en entender la unidad histórica de este espacio interior a partir de los intereses comunes en compartir – en mediados del siglo XIX – los beneficios de los “nuevos tiempos” que llegaban al Plata. El trabajo es parte de un estudio realizado sobre la región platina donde se discute la importancia económica e comercial que representó la región para los intereses brasileños y argentinos y el papel que ejercieron las vías fluviales en la configuración del comercio regional internacional.

Entendiendo “región” como un concepto dinámico, en construcción, procuramos encontrar los referenciales que nos permitieron delimitar el objeto de estudio tanto en su relación al tiempo, como al espacio. Dentro de su dimensión histórica tomamos como ejemplo el caso de la región configurada por el *espacio fluvial platino* en la segunda mitad del siglo XIX, para el cual convergían los múltiples

intereses nacionales, regionales e internacionales. Para tal finalidad, llevamos en consideración las particularidades que presentan los espacios fronterizos entre varios países vecinos, donde el contacto entre los pueblos se realiza, generalmente, mas allá de los intereses oficiales, dándoles por ese motivo, una dinámica específica que permite estudiarlos en su individualidad.

En función de las características que presenta el espacio fluvial platino, éste puede ser estudiado en diversos planos, de los cuales destacamos dos: como un espacio internacional cuyo control es ejercido por varios Estados y como un espacio regional, con su dinámica propia que actúa como polo de atracción e irradiación de intereses nacionales, regionales e internacionales. En ambas dimensiones será necesario llevar en consideración algunas variables que permitan una mejor comprensión del objeto de estudio, además de ampliar los referenciales conceptuales de frontera, regionalismo y espacio fronterizo, entre otros.

Particularmente, en el caso que enfocamos, deben ser consideradas las características físicas del espacio y el proceso histórico de ocupación del espacio interior. Este revelará elementos importantes, tales como el proceso de configuración de sus fronteras, el desarrollo político-económico alcanzado por los territorios nacionales que comparten el espacio regional en una perspectiva histórica, resaltando sus desigualdades nacionales y regionales, la interacción fronteriza de cada país con sus vecinos y con los ríos bien como el aislamiento o la proximidad de otros espacios regionales o de unidades administrativas de cada país, con sus respectivos centros nacionales de poder. También podrá traer más luz para comprender la fragmentación de algunos de sus espacios geográficos que tienen características

unificadoras (pampa, selvas, florestas, etc.) y su relación con el espacio interior regional.

En otra dimensión, ese enfoque permite el estudio de la dinámica de los sub-espacios o sub-regiones que se relacionan a la región delimitada por el espacio fluvial platino y su área de influencia. Es en este sentido que presentamos la inserción de la provincia de Mato Grosso en el comercio regional del espacio platino.

CONFIGURACIÓN GEOGRÁFICA DE LA CUENCA DEL PLATA

Una aproximación a la geografía del espacio platino, nos permite destacar la importancia de los ríos de la cuenca del Plata, que integran uno de los tres grandes sistemas hidrográficos de la América del Sur abarcando, aproximadamente, 3.200.000 de kilómetros cuadrados. Sus principales y caudalosos ríos - Paraná, Paraguay, Uruguay y el Plata e sus numerosos afluentes - son navegables en casi toda su extensión y penetran por un amplio espacio geográfico, que va desde las mesetas bolivianas e brasileñas, bañando parte de los actuales territorios nacionales de Bolivia, Paraguay, Brasil, Uruguay y Argentina, permitiendo el acceso a regiones que tienen características contrastantes: pampas, florestas, pantanos o zonas semidesérticas.

Si por un lado es verdad que la navegabilidad de esos ríos fue un factor que favoreció la penetración, comunicación y fijación del hombre desde tiempos lejanos, por otro, la abundancia de sus aguas fue también, en algunas áreas, un obstáculo a la ocupación sedentaria, debido a la existencia de esteros - como los de Patiño, en el río Pilcomayo, o los de Iberá, localizados en la provincia argentina de Corrientes, rodeada por los ríos Paraná e Uruguay. También, el bañado de Otuquis, en Bolivia, y el pantanal en el estado brasileño de Mato Grosso del Sur, son ejemplos de la exuberancia y de los desafíos que la naturaleza, todavía hoy, impone al hombre en la región (SANCHEZ-GIJÓN, A., 1990).

Las vertientes occidentales del gran sistema platino presentan, también, contrastes climáticos e geográficos. Los ríos Grande de Tarija, el Pilcomayo, que nace en Bolivia y desemboca en el río Paraguay, y el Bermejo, afluente del primero, tienen sus nacientes localizadas en una zona de lluvias abundantes que contrastan con el desierto andino, con las regiones de grandes alturas, de frío intenso y con las planicies semidesérticas que hacen tan difícil la vida del hombre. La gran extensión de la selva tucumano-salteña, desde el límite boliviano-argentino y la región chaqueña que se extiende por los territorios del norte argentino, de Paraguay y de Bolivia, se caracterizan por estar cubiertas en su mayor parte por selvas impenetrables y por inundaciones periódicas provocadas por las aguas de sus ríos y por las lluvias de la estación invernal. Por otro lado, el calor, la humedad y la insalubridad contribuyeron, en parte, para el bajo índice demográfico que todavía hoy caracteriza esas áreas. También, su aislamiento de los centros de poder nacionales, a ejemplo de Mato Grosso y del departamento boliviano de Santa Cruz de la Sierra, son factores históricos que se sumaron a los geográficos y climáticos para favorecer ese aislamiento.

Pero, es sin duda la extensión de las tierras planas - la pampa - una de las características más relevantes del amplio espacio geográfico que estudiamos. Extendiéndose por los territorios de la Argentina, de la República Oriental del Uruguay y del sur del Brasil, la fertilidad de su tierra, la abundancia de los pastos y el terreno plano facilitaron el desarrollo de la cría de ganado e el cultivo de cereales (GUTFREIND, I.; REICHEL, H., 1996). En torno de estas actividades, que adquirieron enorme desarrollo en el siglo XIX, se articularon definitivamente las relaciones con el mercado internacional.

A pesar de la naturaleza contrastante, que es la principal característica del amplio territorio que bañan los ríos platinos, estos fueron importantes vías de penetración y de comunicación en esta parte del continente americano. Sin embargo, cuando nos referimos al proceso de ocupación de su espacio interior y a la configuración de sus fronteras internas y

externas, bien como al grado de inserción de los territorios nacionales que comparten el sistema, podemos afirmar que fue fruto de un largo proceso histórico que determinó, también, las características de su unidad socio-económico-cultural.

Podemos señalar dos marcos históricos en este proceso desde que españoles y portugueses conquistaron el territorio. En primer lugar, la rivalidad hispano-portuguesa cuyos orígenes pueden ser rescatados desde tiempos anteriores a la conquista del territorio americano, determinó los límites entre las posesiones españolas y portuguesas en la América y, por proyección, más tarde, los del Brasil y de los países de habla española. En segundo lugar, la desagregación de los territorios que estaban bajo el dominio español y el fraccionamiento del antiguo Imperio Español en diversos países ocurrido en los primeros años del siglo XIX.

Efectivamente, al romperse los vínculos coloniales con España, el proceso independentista y la fragmentación posterior del territorio colonial dio origen a Bolivia, a Paraguay, a Argentina y, posteriormente, a Uruguay, países que junto al Brasil comparten, desde entonces, el espacio delimitado por la cuenca del río de la Plata. Su grado de inserción territorial fue determinado, también, por factores históricos.

Dentro de ese contexto, Buenos Aires, capital de la Argentina localizada en la boca del grande estuario, consiguió mantener la hegemonía política y económica que alcanzara desde los tiempos coloniales, por la convergencia de una serie de factores políticos e económicos. Efectivamente, la coincidencia de intereses de los sectores urbanos y del campo, a pesar de sus fuertes discrepancias en el campo político, fue un factor decisivo para la consolidación de los privilegios porteños en el control regional e internacional del comercio exterior.

Pero, las economías provinciales sufrieron daños casi irreparables después del conflicto con España y con las posteriores guerras civiles, que arrasaron campos y ganado, mermaron la producción local y atrofiaron la actividad minera. El peso de las guerras se hizo sentir desde Salta

y Jujuy hasta la Banda Oriental llevando a esas regiones la decadencia, el empobrecimiento y la herencia de la fuerza militar como forma de ejercer el poder.

Dentro de los marcos históricos mencionados, los primitivos habitantes que poblaban la región en la época de la llegada de los españoles - guaraníes, charrúas, minuanos y pampas, en la pampa; tobas, maticos, mocovíes, guaicurúes, abiponas, chiriguano y vilelas, en el chaco; toconotes o jurias en Tucumán y Santiago del Estero, entre otros, fueron componentes importantes en la delimitación del espacio a ser ocupado por los blancos, ya que en su mayor o menor resistencia al conquistador colocaban barreras reguladoras del avance de los blancos, retrazando en mayor o menor grado la usurpación de sus tierras. Más tarde, por otro lado, fueron y son todavía hoy, elementos determinantes de la composición étnica regional, conformando espacios étnicos con una mayor o menor concentración de sangre indio puro o mestizo.

El contacto del hombre indio y español o portugués, dio lugar al surgimiento de una cultura típica resultante de un proceso de aculturación, que incorporó y fundió elementos de ambas culturas. Pero, sabemos que ese proceso no fue pacífico y como consecuencia de los conflictos provocados por la penetración de los españoles y portugueses, los territorios indígenas fueron transformados en campos de batalla, destruyendo su cultura secular. Esta es la parte más trágica que recibimos del proceso de conquista y ocupación del territorio. Pero, es válido recordar también, que más allá de los intereses oficiales y en consecuencia de la convivencia en los espacios de frontera, de las actividades productivas con la utilización de mano de obra indígena, mestiza, negra o blanca, de la iniciativa particular por un comercio que vinculaba poblaciones y regiones alejadas y diferentes entre sí, se sentaron las bases para la conformación de un espacio socio-económico-cultural con identidades diferenciadas, pero, entrelazadas por un pasado común.

En la última mitad del siglo XIX, Buenos Aires y Montevideo se consolidaron como los

más importantes puertos del Plata, rivales también, pero importantes intermediarios del comercio interior y exterior. Los ríos de la cuenca platina actuaron, entonces, como el eje neurálgico y articulador de los intereses comerciales de una amplia faja fronteriza, donde prevalecieron los del Brasil y de la Argentina.

LA PROVINCIA DE MATO GROSSO EN EL CONTEXTO PLATINO

La provincia de Mato Grosso (hoy dividida en los estados de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul) está localizada en la parte oeste del territorio brasileño y sus fronteras llegan hasta Bolivia, Paraguay y Argentina. Desde los tiempos coloniales el aislamiento geográfico de los centros de poder fue una de sus principales características. Así mismo, la provincia mantuvo estrechas relaciones de comercio con Río de Janeiro, Pará, Bahía y San Pablo por medio de vías fluviales y terrestres que permitieron su vinculación con el interior, con las provincias vecinas y con el Océano Atlántico, por los vastos canales del Amazonas y del Plata. Los ríos presentaban dificultades a la navegación por los numerosos saltos y bancos de arena, haciendo los viajes lentos y peligrosos, pero, mismo enfrentando esos problemas, fueron verdaderos conductores del comercio de Mato Grosso a los mercados del litoral.

Durante muchos años la navegación fue realizada por los ríos Guaporé, Mamoré y Madeira por la Compañía de Comercio do Grão Pará e Maranhão, que funcionó en el período de 1775 a 1778, abasteciendo el comercio matogrosense de esclavos, instrumentos de trabajo, comestibles y manufacturas en general (LAPA, 1984). Esta vía de comunicación, obedeciendo a un interés claramente comercial contó, también, con los incentivos privados y oficiales que permitieron su continuidad a lo largo del siglo XVIII.

Posteriormente, desde los primeros años y hasta mediados del siglo XIX, se utilizó la

navegación por los ríos Arinos, Juruêma e Tapajós, que tenía la ventaja de realizarse en toda su extensión, dentro del territorio brasileño. Por estas vías llegaban a Mato Grosso, sal, hierro y diversos productos de consumo en la provincia. Pero, el transporte de artículos de gran tamaño y peso era evitado, por las dificultades para conducirlos en los trechos en que los obstáculos naturales de los ríos obligaban a hacer la travesía por tierra¹.

La navegación con San Pablo, más antigua que la de Pará, y rivalizando siempre con ella, consistía en pasar del río para el Paraná por los ríos Tacuarí e Coxim, los arroyos de Camaquã, el istmo del mismo nombre y finalmente por el río Pardo, afluente del Paraná. Esta navegación, lenta e costosa por las numerosas cascadas del río Coxim, fue declinando lentamente y ya era poco utilizada durante el siglo XIX. Posteriormente se intentó la abertura de una nueva comunicación con San Pablo, abriendo un varadero de 5 leguas entre el río Anhanduhy uniendo sus aguas a las del río Miranda que desemboca en el río Paraguay.

Entretanto, pocas eran las expediciones que pasaban por ahí y las comunicaciones con San Pablo estarían en casi total abandono, no fuese por la iniciativa del Barón de Antonina, empresario paulista que, por su iniciativa particular y con el incentivo del gobierno Imperial, mandó explorar los ríos Tibagi y Paranapanema hasta el Paraná, pasando por el río Ivinheima hasta donde la navegación lo posibilitó, contornando por tierra el trecho hasta llegar al río Nioae, afluente del Miranda². Por esta vía llegaron algunas expediciones procedentes de la provincia de Paraná para Miranda, siendo que del puerto de embarque en Jatahy sobre el río Tibagi, había una distancia de unas 40 leguas de la Villa de Castro, 60 de Curitiba y 70 del puerto marítimo de Antonina. Esta vía fue importante para el abastecimiento de las poblaciones del Alto Paraguay y para atraer la población de los terrenos bañados por

⁽¹⁾ RELATÓRIO do Presidente da Província de Matto Grosso, Rio de Janeiro, Typ. e Imp. de J. Villeneuve, 1850.

⁽²⁾ RELATÓRIO do Cônsul do Brasil em Buenos Aires, 26 de janeiro de 1858 (ms).

los ríos Ivinheima y sus afluentes donde ya estaba establecido un grupo numeroso de pobladores³.

El estado de las vías terrestres, en los mediados del siglo XIX, también ofrecía muchos problemas a pesar de los esfuerzos del gobierno en realizar algunas mejoras con los pocos recursos de que disponía. Muchos estancieros establecidos en la sierra, bajaban por vía fluvial por falta de otras rutas que permitiesen el tránsito de vehículos de carga, reduciendo, así, el aprovechamiento de los excedentes de sus cosechas pues, el transporte de animales era demasiado costoso.

De todos los ríos de la provincia, el río Paraguay era el que menos obstáculos ofrecía para las comunicaciones con el litoral. Desde que comienza a ser navegable, a poca distancia de la Vila de Diamantino, hasta incorporarse con el río Paraná y correr con él hasta el Río de la Plata, tiene apenas algunos bancos de arena, piedras o arrecifes que podían ser fácilmente superados, haciendo la navegación posible en cualquier época do año⁴. Esta era, sin duda, la mejor vía de acceso a la provincia de Mato Grosso y por donde podía vincularse al exterior. El presidente de esta provincia, João José da Costa Pimentel, así lo reconocía en 1850:

“He, sem duvidas, a melhor ou antes a unica via pela qual possamos receber os objetos que, pelo seu peso ou volume, tornão-se de impossível ou custosissimo transporte por terra ou pelos rios de cachoeiras. Porém, depende a liberdade dessa navegação, da vontade dos governantes das Nações estrangeiras e, portanto está sujeita aos vaivéns da política, e sempre serão precárias as vantagens que podemos tirar dellas”⁵.

Las palabras del presidente de la provincia reflejan la preocupación por las dificultades que ofrecían las comunicaciones con la capital y con los mercados externos. La salida para el Río de la Plata por el río Paraguay sería la más

conveniente por ser la menos costosa, la que ofrecía menos obstáculos naturales y la más rápida. Un viaje por cualquier otra de las vías mencionadas, llevaba de 50 a 60 días de viaje, en cuanto que, por el Río de la Plata, esa distancia podía ser reducida a la mitad del tiempo. Por otro lado, eran muchas las dificultades que las otras vías presentaban al viajante y a los comerciantes. Los trayectos debían ser realizados penosamente, sujetos a los ataques de los indios, a la precariedad de los vehículos de transporte, al aislamiento o casi inexistentes núcleos de población que permitiesen un descanso para el cambio de animales o para el abastecimiento de agua o alimentos.

Las rutas terrestres evitaban, de cierta forma, los saltos y los obstáculos naturales de los ríos de Mato Grosso y, a pesar de las deficiencias técnicas, estas habían cumplido en la época de la colonia, su misión de unir las poblaciones y la provincia al litoral. El trayecto, tanto por las vías fluviales como por los penosos caminos terrestres, encarecían las mercaderías, no solo por el tiempo transcurrido desde que salía e llegaba a su destino, como también por los fletes que pagaban para su transporte. Por eso, los productos que se importaban desde Río de Janeiro o de Pará, llegaban muy encarecidos al lugar de consumo.

En realidad, las comunicaciones de la provincia de Mato Grosso, durante el siglo XIX eran un problema concreto y su desarrollo económico dependía, en grande parte, de la utilización de un sistema de comunicación que le permitiese llegar a los mercados del litoral en menos tiempo, haciendo lo más barato posible el abastecimiento de la provincia y propiciando el incentivo a las actividades productivas. Teniendo en vista esos factores, el río Paraguay parecía ofrecer las ventajas que no tenían las otras vías hasta entonces utilizadas.

En este sentido debemos recordar que ya en los mediados del siglo XIX, el gran desarrollo técnico náutico permitió la utilización de la navegación a vapor, contribuyendo para el

⁽³⁾ CONSULADO do Brasil em Montevidéu, 14 de novembro de 1857 (ms).

⁽⁴⁾ RELATÓRIO do Cônsul Geral do Brasil em Buenos Aires. *Diário Oficial do Império*, 27 de fevereiro de 1863, no. 54.

⁽⁵⁾ RELATÓRIO do Presidente da Província de Matto Grosso, Rio de Janeiro, Top. e Imp., 1863.

incremento comercial al permitir transportar mayor volumen de mercaderías y sobre todo llegar con más rapidez, a su destino final. Esos dos factores fueron esenciales para la circulación de las mercaderías y para su competencia en todos los mercados. Por eso el aprovechamiento del río Paraguay parecía proporcionar todos los requisitos económico-estratégicos deseables compatibles con las exigencias del comercio de la época.

Por otro lado, Montevideo y Buenos Aires, localizados en la entrada de la cuenca del Plata, ofrecían beneficios al comercio de tránsito - aquel que proveniente de ultramar era conducido a los países vecinos a través de sus territorios - no cobrando derechos a las mercaderías que pasaban por ellos. Esas ventajas, sumadas a la rapidez de la navegación de los ríos Paraná y Paraguay para llegar a los mercados de Mato Grosso, sería otro incentivo al comercio de esta región. Además, permitiría entrar en contacto con las importantes plazas comerciales de Montevideo y Buenos Aires y tomar parte activa en el comercio platino que, en mediados del siglo XIX, parecía ser de grande futuro no solo para el Brasil, sino también para la Argentina, Paraguay, Bolivia y Uruguay.

Todo el Plata pasaba por cambios significativos, una vez que actuaba como un polo de atracción no apenas para la provincia de Mato Grosso, como también para Paraguay, Bolivia, las provincias del litoral argentino, el Uruguay y la provincia brasileña de Río Grande do Sul.

Efectivamente, en las décadas de 1850-60, ya el gobierno paraguayo estaba construyendo su propia flota de navíos a vapor y renovando la marina paraguaya que no solo transportaba pasajeros y carga por los ríos platinos, sino que también realizó algunos viajes a Europa por cuenta del gobierno. Este fue uno de los programas desarrollados por el presidente Carlos Antonio López que proyectaba organizar el ejército y la marina, bien como mejorar la economía nacional para que la independencia de su país fuese reconocida y respetada. Los recursos del Paraguay eran limitados, pero, López utilizó el dinero para la compra de motores

y accesorios para los navíos a vapor, además de contratar técnicos e ingenieros para organizar la infraestructura necesaria a la construcción y reparación de los navíos (KROEBER, C.).

El ingeniero John W.K. Whitehead, que tuvo a su cargo la dirección de los proyectos técnicos, en los cuales trabajaban ingleses e irlandeses, permaneció diez años en el Paraguay dando apoyo técnico al gobierno para la construcción de muelles, oficinas de reparación y pequeñas fábricas. El gobierno paraguayo también había enviado a Inglaterra algunos jóvenes para el aprendizaje de técnicas de navegación y de ingeniería naval. Este programa, que parecía ambicioso, tuvo como resultado práctico la construcción de navíos, algunos de 400 toneladas y otros de menor tamaño. Sabemos que toda esa obra fue destruida por la Guerra del Paraguay (1865-1870). Sin embargo, antes de ese período, Asunción pudo mantener comunicaciones rápidas con los grandes centros del río de la Plata, con Corumbá y con Cuiabá. La navegación a vapor por los ríos platinos había reducido el viaje a Buenos Aires y Montevideo de veinte para aproximadamente siete días.

Por otro lado, antes de los mediados del siglo XIX, empresarios y gobernantes argentinos pretendían extender la navegación a los ríos del Gran Chaco, no ahorrando esfuerzos particulares y oficiales, con la esperanza de conseguir un rápido desarrollo económico para las ricas regiones localizadas entre Paraguay, Bolivia y Argentina. Ya en 1808, fue concebido un proyecto para atraer las producciones de las provincias argentinas del norte por el río Bermejo, llevar la colonización y asegurar las comunicaciones por esa ruta. Pero, la falta de paz, las guerras de la independencia y la escasa información sobre el río impidieron el desarrollo de tal proyecto. En 1824, fue constituida la Sociedad del Río Bermejo que envió una expedición de reconocimiento para probar la navegabilidad del río. Pablo Soria, organizador de esa sociedad, firmó un contrato con el gobierno de Salta que aprobó el proyecto de navegación y le concedió el privilegio exclusivo de extraer maderas por un plazo de quince años (CORNEJO, A., s/d.).

A pesar de los inconvenientes, los salteños no desistieron a lo largo del siglo XIX, en sus tentativas de mostrar la navegabilidad del río Bermejo. Sus planos estaban inspirados, como todos los de su época, en la necesidad de encontrar nuevas rutas para dar salida al comercio y llevar la «civilización» a esas ricas, pero, despobladas regiones. En 1854, fue realizada una expedición con la utilización del vapor Senta, experiencia esta, repetida en 1855 por dos miembros de la Sociedad para la Navegación del Río Bermejo, con el propósito de establecer una línea de navegación a vapor que vinculase las provincias del norte argentino con Buenos Aires. Ambas recibieron el apoyo de los gobiernos de Bolivia y de la provincia argentina de Corrientes, pero, no consiguieron en aquél momento, el final deseado.

El río Pilcomayo parece haber sido de menor interés para los gobiernos argentinos, por el hecho de que las tentativas de navegación desde los tiempos coloniales tampoco alcanzaron el éxito esperado. El gobierno boliviano de igual modo, no fue feliz en sus emprendimientos, a tal punto que antes de terminar el siglo XIX, la idea de unir Buenos Aires a Bolivia por aquella ruta, estaba totalmente abandonada.

Pero, es interesante destacar que la importancia de estos proyectos residía en la confianza con que eran emprendidos. Tanto los argentinos de aquellas provincias, como los paraguayos y bolivianos, tenían confianza en la posibilidad de desarrollar esas regiones y vincularlas al litoral. Por eso, a lo largo del siglo XIX persistieron las tentativas, no ahorrando esfuerzos ni capitales y, después de repetidos fracasos, decidieron abandonar la empresa dirigiendo sus atenciones a las áreas más promisorias, como las de la pampa, donde se concentraba la mayoría de la población y de las riquezas productivas.

Para el gobierno Imperial Brasileño, todas esas tentativas de llevar el crecimiento a los territorios interiores de los países vecinos eran, de cierta forma, una amenaza al desarrollo de la

provincia de Mato Grosso y a sus pretensiones político-económicas en el Plata. A respecto de esto, el cónsul del Brasil en Buenos Aires, João Carlos Pereira Pinto, así se expresaba en sus memorias, en 1857:

*"A possibilidade de navegação do rio Bermejo, pretendendo talvez, operar uma revolução neste mercado, tem animado e entusiasmado aos Governos da Confederação Argentina e Buenos Aires, assim como a toda a imprensa e especuladores"*⁶.

Esta preocupación estaba fundamentada en una posible competencia de las provincias del norte argentino al desarrollo económico de Mato Grosso. Las exploraciones realizadas por Pablo Soria y el norteamericano Highman, bien como la organización de una empresa para efectuar la navegación y el reconocimiento del río Bermejo podrían, según el cónsul, interferir en las relaciones comerciales del Imperio Brasileño con la Argentina.

El gobierno de la Confederación Argentina, para proteger aquellas empresas, sancionó a través del Congreso Nacional una ley,

*"... concediendo tránsito libre a todas las mercaderías importadas del territorio de Bolivia y a las que se exportan por el río Bermejo, reduciendo los derechos de las mercaderías introducidas para consumo en las provincias por aquella vía fluvial, a la mitad de las que se cobran en las demás aduanas"*⁷.

El río Bermejo sería, de esta forma, la vía más corta y natural de los ricos departamentos bolivianos de Santa Cruz, Cochabamba y Charcas, que por el camino de Tarija llegarían hasta el punto más próximo, evitando pasar por las montañas y por el desierto, rumbo al puerto de Cobija, en el Océano Pacífico.

Esta posibilidad ofrecida al comercio boliviano, no escapaba a la atención del Cónsul brasileño cuando comentaba que:

⁽⁶⁾ CONSULADO do Brasil em Buenos Aires, 8 de novembro de 1857 (ms).

⁽⁷⁾ Ibid.

“Esta medida, além de ter por fim encaminhar grande parte do comércio da Bolívia para o porto daquele país que for habilitado, que certamente será o de Embarcação, trará a vantagem da exportação de produtos das províncias interiores, que hoje, as do litoral importam do estrangeiro, em grandes quantidades como serão as madeiras de construção civil e naval, que não podem ser atualmente extraídas d’alli por falta de vias de comunicações fáceis e pouco dispendiosas. O rio Bermejo banha as ricas províncias argentinas de Chaco, Salta e Jujuy... cujas terras, com razão, são consideradas as mais férteis e produtivas de toda esta parte d’America do Sul, e na opinião de alguns viajantes, em nada inferiores às mais abundantes do Brasil”⁸.

La preocupación del Cónsul Brasileño era, de cierta forma, el reflejo del optimismo que reinaba en la Confederación Argentina y en Buenos Aires sobre las posibilidades de vincular estas tierras al litoral argentino y al exterior. La producción de esas provincias era, en general, de productos tropicales tales como algodón, arroz, fumo, maderas de construcción civil y naval y caña de azúcar, amenazando con una posible competencia a los productos brasileños de la misma especie que entraban por el puerto de Buenos Aires.

Según las informaciones ofrecidas por el consulado brasileño, en la provincia de Tucumán existían en la época 80 establecimientos regularmente mantenidos con la tecnología usada en los ingenios del Imperio. La producción y regularidad del servicio dependían de la escasa mano de obra indígena, pero, si ese problema fuese resuelto, la producción de la provincia podría llegar a superar el consumo interno permitiendo la exportación para los países vecinos y para su mercado natural, Buenos Aires. En Salta y Jujuy los tres ingenios principales no llegaban a superar la producción

de 8 mil arrobas de azúcar, lo que ciertamente no dejaba grandes posibilidades de lucros e de excedentes para exportación. Por este motivo, grande parte de esos establecimientos se dedicaba a la fabricación de aguardiente, miel y otros derivados consiguiendo una mejor calidad de estos productos y un mayor lucro para sus fabricantes.

Con la navegación a vapor por el río Bermejo y el aprovechamiento de la mano de obra indígena, la autoridad brasileña creía que en pocos años aquellas provincias podrían abastecer los diversos mercados del Río de la Plata. Aunque, el cónsul João Carlos Pereira Pinto pensaba que algunos problemas eran, en ese momento, un obstáculo al crecimiento de ese ramo de la producción, porque:

“...a falta de paz naquela região é um empecilho para o desenvolvimento econômico desse país, que possui grandes recursos”⁹.

El cónsul también creía que esos problemas internos, a pesar de las posibilidades potenciales que tenía el río Bermejo como vía de comercio y navegación, impedirían por mucho tiempo el comercio en grande escala de manera que:

“...não poderá influir por muitos anos ainda de maneira importante a prosperidade dessa navegação, nem tampouco a da agricultura daquelas províncias, para causar uma concorrência fatal aos nossos produtos aqui importados”¹⁰.

De hecho, la producción de azúcar y tabaco de las provincias del norte argentino solamente vino a interferir en el abastecimiento de esos productos brasileños, en el final del siglo XIX, cuando el gobierno argentino adoptó una política de protección a las industrias nacionales, no impidiendo por lo tanto a los brasileños, abastecer durante largos años los mercados argentinos.

Pero, si por un lado las expectativas sobre la posible competencia de las provincias

⁽⁸⁾ Consulados do Brasil em Buenos Aires, 1º de fevereiro de 1956 (ms).

⁽⁹⁾ Ibid.

⁽¹⁰⁾ Ibid.

argentinas a los productos brasileños no eran tan inmediatas, por otro, la posibilidad de que Bolivia se interesase por la navegación de ese río y consecuentemente por el encaminamiento de su comercio para la Confederación Argentina, vendría a herir también, los intereses brasileños.

Para adelantarse al problema, ya desde 1832, el Presidente de la Provincia de Mato Grosso - José Antonio Pimenta Bueno - había alertado sobre la necesidad de vincular por medio de rutas los mercados de Bolivia con Mato Grosso. De esta forma, las provincias bolivianas de Chiquitos, Mojos y talvez Santa Cruz de la Sierra, que pagaban muy caro los productos conducidos desde los puertos del Océano Pacífico, podrían ser importantes mercados consumidores para los productos matogrosenses.

Sin embargo, para poder atender a las necesidades de ese comercio, era preciso disminuir los gastos con el transporte de los productos que llegaban del litoral, para hacerlos más accesibles a los mercados bolivianos. Por ese motivo, años mas tarde, el interés que despertaba la navegación de los ríos de la cuenca del Plata y del norte argentino, aconsejaba una mayor urgencia en las transacciones con Bolivia. El cónsul brasileño en Buenos Aires - João Carlos Pereira Pinto - sugería resolver rápidamente el problema y de acuerdo con los intereses de la política Imperial:

"...abrindo o Governo Imperial, por meio de um Decreto, a navegação da Bahia Negra à Bolívia na parte em que pertence ao Brasil o que tornaria mais uma garantia da navegação do Baixo Paraguai desde que fartamos um novo aliado que ia por as suas pretensões e interesses em choque com o governo de Assunção, o qual, por esse motivo, e porque mais breve do que ele pode calcular, os governos dos países banhados pelo Prata e Paraná hão de fazer valer os seus direitos à navegação do Baixo e Alto-Paraguai, teria de

abdicar definitivamente e perpetuamente todas as intenções de dificultar a navegação dos afluentes do Prata e o comércio que por eles se faz, que cada dia tomão maior desenvolvimento, sempre que forem destruídas as traves que o Senhor Presidente López estudou e poz em execução para embarcá-la"¹¹.

Por otro lado, el gobierno brasileño debería también abrir, una ruta entre el puerto de Albuquerque (hoy Corumbá) y el río Grande Guapehy, que baña los territorios bolivianos de Cochabamba, Santa Cruz de la Sierra e Chiquitos, para que el contacto de esa numerosa población se efectuase por esa vía. Este proyecto era considerado de la mayor importancia para la provincia de Mato Grosso porque llamaría el comercio de Goiás y del norte de Minas Gerais, haciendo del puerto de Albuquerque, el foco del movimiento comercial de las dos provincias brasileñas y de las tres bolivianas. En consecuencia:

"O porto de Albuquerque tornar-se-ia em empório do comércio que não teria que invejar a algum dos que atualmente são considerados importantes na Rio da Prata e no Paraná"¹².

De esta forma, Albuquerque - hoy Corumbá - podría ser el intermediario entre Buenos Aires e Montevideo con los mercados do Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais y también Bolivia, irradiando su importancia comercial por un enorme espacio geográfico que acabaría monopolizando las actividades mercantiles que naturalmente saldrían para los mercados argentinos. Como la mayoría de la población de Mato Grosso se concentraba en el valle del río Paraguay, era de esperar que procurasen una salida por el río Paraguay, fácilmente navegable hasta Albuquerque y Dourados. Desde este puerto hasta Vila Maria y Vila do Diamantino, la comunicación era de fácil acceso bien como la navegación por sus afluentes (Mondego, Taquary, São Lourenço, Cuiabá, Sipotuba,

⁽¹¹⁾RELATÓRIO do Presidente da Província de Matto Grosso, 1863 (ms).

⁽¹²⁾RELATÓRIO do Presidente da Província de Matto Grosso, 1956/60 (ms).

Cabaçal, Yauru y las lagunas Gaida y Mandioré tanto para la capital - Cuiabá - como para Miranda¹³.

En 1856, el Presidente de la Provincia de Mato Grosso, expresaba:

*"Esta província, regada como hé, de tão importantes rios, cujas artérias levam suas correntes ao Oceano, terá consequentemente, de saborear os frutos da civilização e riqueza logo que de fato abra a navegação sem obstáculos naturais que lhe oferece a via fluvial do Paraguai, acontecimento este, que será precursor do desenvolvimento de sua indústria agrícola. Por ai terá de ser, ao menos por enquanto, por onde com mais brevidade e menor dispêndio, se estabelecerão as relações comerciais com a capital do Império"*¹⁴.

El río Paraguay fue liberado a la navegación después que el Consejero José Maria da Silva Paranhos, dando continuidad a la política Imperial, firmó una Convención Fluvial y un Tratado de Comercio y Navegación con Paraguay, el 6 de abril de 1856, quedando:

*"... resolvida assim, uma questão de vital interesse para a província e que lhe abrirá, sem dúvida, uma nova era de progresso e civilização"*¹⁵.

En ese mismo año, una escuna paraguaya llegó a Coimbra, siendo el primer navío que se aprovechó del Tratado de Comercio y Navegación, celebrado con el Paraguay. Al comienzo de 1857 una flota de embarcaciones inauguró el comercio matogrosense con los puertos platinos y en 1858 fue celebrado el contrato entre el Gobierno Imperial brasileño y el empresario José Antonio Soares, para organizar una compañía de navegación que vinculase regularmente la provincia de Mato Grosso a los puertos de Montevideo y los intermedios de los ríos Paraguay y Paraná. También, el gobierno concedía gratuitamente a la compañía los terrenos necesarios para sus

almacenes, puentes, depósitos, astilleros, oficinas, etc., bien como el corte de leña para el combustible de los vapores.

Así, la navegación de los ríos Paraguay y Paraná abrió, efectivamente, a la provincia de Mato Grosso, nuevas perspectivas económicas e comerciales, vinculando la capital del Imperio y los mercados interiores a los principales puertos del Plata: Buenos Aires e Montevideo y, a través de estos, el establecimiento de relaciones comerciales con los países europeos.

De esta forma, Mato Grosso, empezaba a superar el problema de sus antiguas vías de comunicación, lentas y costosas, por un medio que le propiciaba mayor rapidez y seguridad que los antiguos caminos practicados desde los tiempos coloniales, ya obsoletos en el transcurso del siglo XIX. Hasta que nuevos recursos, como los ferrocarriles, por ejemplo, le permitiesen conducir con mayor velocidad las mercaderías hasta Mato Grosso, el río Paraguay fue la mejor o la única solución encontrada.

Sin embargo, los conflictos entre los países platinos no estaban totalmente resueltos y con la Guerra del Paraguay se paralizaron totalmente las actividades comerciales por el río Paraguay y se desviaron para sus antiguas vías de comunicación. Hubo también un incremento del comercio boliviano por los ríos Mamoré, Madeira y Amazonas, lo que no tenía la aprobación de las autoridades ya que hacía tiempo estaban empeñadas en reforzar los intercambios comerciales por el río Paraguay y los mercados platinos. Cuando la guerra terminó, pudo verse que si por un lado se habían resuelto los problemas de la navegación fluvial, por otro, se mostraba la vulnerabilidad de la provincia en relación a sus comunicaciones internas y externas.

En el siglo XIX, parecía imprescindible a Mato Grosso, no solamente incentivar sus actividades productivas, sino y sobre todo, hacerlas competitivas en los grandes mercados brasileños y platinos, barateando sus costos de producción y transporte. Las vías terrestres e

⁽¹³⁾Ibid.

⁽¹⁴⁾Relatório do Presidente da Província de Matto Grosso, 1856/60.

⁽¹⁵⁾Relatório do Presidente da Província de Matto Grosso, 1863 (mt).

fluviales heredadas de los tiempos de la colonia, eran obsoletas, inadecuadas e incompatibles con el crecimiento y expansión del comercio internacional. La morosidad de las vías de comunicación utilizadas pelos comerciantes matogrosenses, se contraponía a un factor importante, que ya en los mediados del siglo XIX, era un requisito *sine qua non* para a competencia comercial: la rapidez para llegar a los mercados de consumo. Efectivamente, los avances técnicos habían revolucionado los medios de transporte, principalmente por la utilización del barco a vapor que, además de proporcionar mayor rapidez, permitía transportar un mayor volumen de carga.

La apertura de los ríos Paraguay y Paraná a la libre navegación y comercio, fue un trabajo hecho por la diplomacia y las armas (argentinas e brasileñas en el caso de la Guerra del Paraguay). Los resultados prácticos de esa guerra, rindieron sus mejores frutos a la provincia de Mato Grosso. Los claros propósitos de desarrollar sus potencialidades económicas, de incentivar su comercio y vincularlo especialmente al Río de la Plata, fueron expuestos de manera clara y objetiva por el Cónsul General de Brasil en Buenos Aires, João Carlos Pereira Pinto. Las directrices de su política comercial, con respecto a la provincia brasileña revelan la importancia económica da aquellas tierras así como también, la intención de integrarlas a los mercados del Plata.

En 1857, el Cónsul João Carlos Pereira Pinto dirigió al Ministro de los Negocios Extranjeros un significativo y extenso informe en el cual sostenía:

“Em virtude pois da ordem verbal que V.E. se dignou transmitir-me, passarei a expor o quanto acerca da navegação do rio Paraguai e do Commercio de Matto-Grosso, eu possa por ventura conhecer, acompanhando tais informações de alguma consideração sobre as medidas e providencias que talvez convenha tomar para levar ao mais alto grau de prosperidade aquella

parte do Imperio que hoje, pela sua posição geográfica deve ser mais attendida pelas razões que não escapará à elevada e esclarecida inteligência de V.S.¹⁶”

En este informe, la autoridad consular brasileña exponía sus ideas sobre la navegación del Alto-Paraguay. La liberalidad debería ser su característica para no entrar en contradicción con las pretensiones y la política del Gobierno Imperial, que, por otro lado, pretendía llamar la simpatía de los países vecinos hacia el comercio con aquella provincia. La preocupación por estimular el comercio de Mato Grosso con Buenos Aires, Montevideo y los mercados platinos de un modo general, no necesitaba ser fundamentada, pues, todo lo que aquella provincia pudiera producir tendría aceptación tanto en Buenos Aires como en las provincias argentinas.

El río Paraguay permitió, por lo tanto, a la provincia la aproximación con nuevos mercados donde sus productos tenían fácil consumo. Conforme afirma Virgilio Correa Filho, fue por esta vía por donde se estrecharon, también, los vínculos comerciales con Montevideo, para donde eran enviados cueros, suelas, ipecacuana (para consumo de laboratorios europeos), y por donde se recibía harina de trigo, aceite, dulce, vino, jabón y hasta azúcar blanco (que no era producido localmente).

La posibilidad de navegación por el río Paraguay y la utilización del navío a vapor animaran a los productores matogrosenses a abrir nuevas áreas productivas o a perfeccionar aquellas ya existentes. La renovación de los métodos de técnicas industriales fue facilitada, de cierta forma, por las innovaciones provenientes de los centros más importantes del Plata y la navegación por el río Paraguay, permitió el transporte de máquinas de grande porte destinadas a las usinas de azúcar. Por otro lado, el vapor también facilitó la navegación interna del río Cuiabá en cuyas orillas fueron instaladas usinas (lo que provocó la decadencia

¹⁶Relatório do Consul do Brasil em Buenos Aires, João Carlos Pereira Pinto, 27 de maio de 1857 (ms.).

de los ingenios de *serra acima*) y estancias de cría de ganado.

Los criadores de ganado que antes llevaban sus animales a Minas Gerais - mercados distantes por caminos fatigosos por las distancias que deberían recorrer, o a los mercados urbanos donde también era consumido parte de su producción, encontraron una oportunidad de colocar sus productos en los mercados internacionales. La provincia, de igual modo, estableció relaciones mercantiles con los puertos interiores del río Uruguay donde pequeños navíos iban en busca de productos manufacturados europeos o de artículos nacionales que entraban de contrabando a la Vila de Salto, en territorio uruguayo. Los puertos argentinos sobre el río Paraná, donde hacían escala los navíos de la carrera Montevideu - Buenos Aires- Asunción - Corumbá, permanecieron por muchos años vinculados por las actividades comerciales a Mato Grosso. Consignatarios de los navíos brasileños, eran propietarios también, de flotas de vapores que hacían transporte de pasajeros y de carga para los diversos puertos fluviales de los ríos Paraná, Paraguay e Uruguay. En esa ciudad tenían sus sedes los consignatarios de los navíos brasileños, propietarios también, de flotas de vapores que hacían transporte de pasajeros y de carga para los diversos puertos fluviales de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay. El puerto de Rosario, en el río Paraná, también, estableció sólidas relaciones con Corumbá de donde recibía especialmente yerba mate destinada a las usinas locales.

La navegación del río Paraguay propició la incorporación de otro productor de yerba al mercado del Plata que vino a sumarse a los de Santa Catarina, Río Grande do Sul y Paraná. La producción de yerba mate brasileña, después de la Guerra del Paraguay, superó a la yerba paraguaya en los mercados de Buenos Aires y Montevideo. El país vecino recobró en parte su producción pero, nunca con el ritmo anterior a la guerra. Así, en las últimas décadas del siglo XIX, los estados brasileños proporcionaban la mayor parte de las exportaciones siendo que el estado de Paraná cubría la mitad de la demanda

del mercado porteño, seguido por Santa Catarina, Río Grande do Sul, Mato Grosso, Misiones (Argentina) y en menor cantidad, el Paraguay.

Sin embargo, los beneficios de ese comercio no parecen haber contribuido inmediatamente, para el desarrollo de las actividades industriales de la provincia que durante algún tiempo continuó a abastecerse de productos manufacturados necesarios al consumo local, procedentes del exterior. De esta forma, el comercio de Mato Grosso reprodujo un cuadro similar al de la provincia de Río Grande do Sul, recibiendo gran cantidad de artículos europeos por el puerto de Corumbá, en contacto directo con las plazas comerciales de Buenos Aires y Montevideo, que por su vez actuaban como dos grandes intermediarios del comercio fluvial vinculados al comercio internacional.

Solamente a partir de las primeras décadas del siglo XX, el río Paraguay perdió su importancia como eje de vinculación con los mercados externos, en consecuencia de la construcción de la *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* que comenzó a funcionar regularmente, llevando el desarrollo económico para el interior de la provincia. También, el puerto de Corumbá fue perdiendo su importancia, como polo de vinculación y de irradiación del comercio internacional para la provincia a través del Plata. Este papel fue transferido para Campo Grande, donde ahora se encontraban el ferrocarril y las rutas posteriormente construidas.

En las tres últimas décadas del siglo XIX el Brasil comenzó a recoger los frutos de sus esfuerzos que iniciara veinte años. Si los problemas de comunicación habían sido solucionados en parte, antes de 1870, la Guerra contra el Paraguay favoreció la navegación de los ríos y la incorporación de Mato Grosso al comercio platino. A la apertura de las nuevas comunicaciones se sumó el crecimiento demográfico y la entrada de capitales extranjeros permitiendo la formación de grandes empresas, en su mayoría procedentes de Argentina y Uruguay. Por otro lado, las comunicaciones con compañías de navegación mejor equipadas facilitaron la vinculación con los mercados de ultramar y con los de la propia capital brasileña

- Río de Janeiro - llevando a esos destinos, sus cueros, maderas y drogas.

Las antiguas y ricas producciones de oro y diamantes de la época colonial dieron lugar, en el siglo XIX, a productos más modestos, como una expresión de los nuevos rumbos que había tomado la economía basada en la producción agro-pastoril y en la explotación de sus florestas nativas, de sus maderas e de la yerba mate. La economía de Mato Grosso, que comenzara dando los primeros pasos para este cambio después de la decadencia de la minería en los finales del siglo XVIII, había encontrado en el siglo XIX, otras bases y las nuevas vías de comunicación con el litoral por el Plata, cumplieron un papel integrador de importancia nacional y regional.

Las iniciativas particulares fueron reforzadas por los intereses oficiales que, a través de la colonización, de la introducción de capitales, la modernización de la agricultura y la cría de ganado dieron nueva fisonomía a toda la región platina. La provincia de Mato Grosso, se

insirió dentro de este contexto, mostrando su vocación regional y platina.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- LAPA, José Roberto do Amaral. **Economía Colonial**, São Paulo, Perspectiva, 1973.
- SANCHEZ- GIJÓN, A. **La integración en la Cuenca del Plata**, ICI, Madrid, 1990.
- KROEBER, C. **La navegación de los ríos argentinos**, Buenos Aires, Paidós, 1967.
- GUTFREIN, I; REICHEL, H. **As Raízes Históricas do Mercosul. A Região Platina Colonial**, São Leopoldo, UNISINOS, 1996.
- CORNEJO, A. "La navegación del río Bermejo. Páginas olvidadas de su historia". **Investigaciones y Ensayos**, Buenos Aires, Vol. 25, pp. 115.