



OS CAMINHOS DO DESCAMINHO: RELAÇÕES  
TRANSFRONTEIRIÇAS ENTRE BRASIL E ARGENTINA –  
COMÉRCIO E CONTRABANDO PARA SÃO BORJA E SANTO  
TOMÉ

THE WAYS OF THE EMBEZZLEMENT: CROSS-BORDER  
RELATIONS BETWEEN BRAZIL AND ARGENTINA – TRADE  
AND SMUGGLING TO SÃO BORJA AND SANTO TOMÉ

COSTA, Marcus Vinicius da<sup>1</sup>

**Resumo:** O objetivo do presente artigo é compreender a prática do contrabando nas e para as cidades-gêmeas de São Borja, Rio Grande do Sul, Brasil e Santo Tomé, Província de Corrientes, Argentina, na segunda metade do século XIX, tendo como marcos os anos de 1850 e 1889. Ele existiu em pequena e em grande escala, estando inserido dentro de uma cultura fronteiriça específica, as rotas utilizadas pelos contrabandistas eram bastante variadas, ora o contrabando era feito por terra ora era feito pelas águas dos rios, em especial, o rio Uruguai. Buscamos, igualmente, perceber quais foram as propostas de combate ao contrabando elaboradas pelas autoridades do Império do Brasil, bem como, lançar luz sobre a importância dessa prática para as populações

1. Doutor em História Cultural pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) defendeu Tese de Doutorado intitulada: Nação, contrabando e alianças políticas na fronteira oeste do Rio Grande do Sul na segunda metade do século XIX: relações transfronteiriças entre as comunidades de São Francisco de Borja e Santo Tomé. Mestre em Integração Latino-Americana, Área História Latino-Americana, pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) defendeu dissertação intitulada: A Revolução Federalista (1893-1895): o contexto platino, as redes, os discursos e os projetos políticos liberal federalistas. Graduado em História pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUI), defendeu TCC sobre O Coronelismo em Santo Ângelo. Foi Professor Colaborador da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) no período de 2007 a 2009, atualmente trabalha em pesquisas sobre as relações transfronteiriças entre Brasil e Argentina e outros temas.

Recebido em: 02/10/2014  
Aprovado em: 14/04/2015

locais.

**Palavras Chave:** fronteira; cidades-gêmeas; contrabando.

**Abstract:** The purpose of this paper is to comprehend the smuggling practice in and towards the twin cities: São Borja, Rio Grande do Sul, Brazil and Santo Tomé, Corrientes, Argentina, during the second half of the nineteenth century, mostly in 1850 and 1889. This existed in small and large scale, being inserted into a specific border culture, the routes used by the smugglers were quite varied, sometimes the smuggling was done through land and sometimes the smuggling was done through the Uruguay River. We also seek to understand what were the proposals to avoid smuggling were established by the Empire of Brazil authorities, as well as shedding light on the importance of this practice for the local people.

**Keywords:** border, twin cities, smuggling

## Introdução

Descaminho é a expressão jurídica que se usa para definir o contrabando em suas várias formas. Esse ocorre ao longo das fronteiras latino-americanas há séculos, no entanto, as pesquisas sobre o contrabando ainda são escassas. O presente trabalho se insere nos estudos americanistas, buscando compreender o contrabando na América Latina em uma zona específica: a fronteira oeste do Rio Grande do Sul, nas cidades-gêmeas de São Borja e Santo Tomé. A história dessas duas comunidades foi pouco pesquisada, sendo raros os trabalhos sobre as mesmas. Ainda mais raras são as pesquisas que procuram pensar a situação do contrabando na região em foco na segunda metade do século XIX, período delimitado para nossa análise. Assim sendo, a historiografia sobre a área é escassa, tornando-se extremamente difícil termos com quem dialogar ao longo do texto. Em virtude disso, o artigo está centrado na análise dos documentos primários encontrados ao longo da nossa pesquisa em arquivos do Brasil e da Argentina.

Cabe observar que a expressão cidades-gêmeas, no caso específico da fronteira brasileira, corresponde a diversos arranjos espaciais. Essas cidades, raramente, apresentam tamanhos urbanos similares e, nem sempre, estão situadas na fronteira seca. Também não precisam, obrigatoriamente, ocupar posição simétrica em relação à divisa internacional (CARNEIRO FILHO, 2008, p. 29). No caso específico em análise, os dois centros urbanos têm tamanhos diversos, o rio Uruguai une/divide as duas cidades e as mesmas não se encontram em posição simétrica na divisa internacional. Tanto São Borja, quanto Santo Tomé, estão posicionadas a grandes distâncias de seus centros políticos e econômicos, o que fazia com que o isolamento fosse uma das marcas dessas comunidades. Além disso, os caminhos existentes para se chegar e sair desses espaços, eram extremamente precários no século XIX, o que aumentava a importância estratégica do rio Uruguai<sup>2</sup> para as duas comunidades.

2 O rio Uruguai nasce da confluência dos rios Canoas e Pelotas, no estado de Santa Catarina. Seu curso é de aproximadamente 1838 quilômetros, é bastante sinuoso e acidentado nos primeiros 1000 quilômetros, sendo frequentes rápidos e pequenos saltos e cachoeiras. No trecho do Alto Uruguai o rio segue o sentido oeste, mudando de rumo a sudoeste, até alcançar a boca do rio Cuarein. No Médio Uruguai o rio corre de forma mais vagarosa, mas a navegação se interrompe em vários pontos desse trecho. O terceiro trecho é o do Baixo Uruguai, desde o Salto Grande até a desembocadura. Os principais afluentes da mar-

Maria do Carmo Brazil, estudando a importância dos rios na história, citando Shama, coloca que, “[...] em cada árvore, cada rio, cada pedra estão depositados séculos de memória” (SHAMA apud BRAZIL, 2014, p. 8). Ainda segundo ele, o ocidente romano já havia compreendido os rios como “[...] estradas que podiam se tornar retas; que transportavam mercadorias e, se necessário, homens armados; que definiam entradas e saídas” (SHAMA apud BRAZIL, 2014, p. 9).

Estudando a história do Rio Paraguai, Maria do Carmo Brazil salientou que:

São as águas poderosas e históricas de seu leito que cristalizaram no tempo a produção material, os conflitos diplomáticos e étnicos, as guerras, os fluxos migratórios e os sonhos que, incansavelmente, continuam a correr em direção meridional da América do Sul, conduzindo para a posteridade as riquezas, a magia, os mitos e a sombra dos heróis nacionais e anônimos permanentemente vivos na memória coletiva da Argentina, do Uruguai, do Paraguai e, sobretudo, do Brasil (BRAZIL, 2014, p. 12).

Assim como o Rio Paraguai, o rio Uruguai também foi um importante meio de contato comercial, político e cultural entre os agentes sociais que viviam e habitavam às suas margens, tornando-se um espaço de integração econômica e sociopolítica. O Uruguai é, antes de tudo, um complexo de engrenagens que são políticas, econômicas e culturais. Em nossa leitura antes de ser um rio-trincheira é, acima de tudo, um traço de união, um rio latino-americano que criou vínculos entre povos e culturas, mas devido a sua condição política de fronteira entre Brasil e Argentina, escrever uma história que fale desse rio dependerá de qual lugar se escreverá: da sua margem direita, esquerda ou do meio de suas águas, e, além disso, se estará próximo ou distante do mesmo.

Outros pesquisadores têm colocado a história de um Uruguai exclusivamente trincheira-fronteira<sup>3</sup>, isso é um mito que está precisando, há muitos anos, de uma revisão apropriada. Primeiro, porque esse rio nem sempre foi uma fronteira político-administrativa, ele foi considerado assim a partir do século XVIII, mais precisamente, a partir de 1750 (provisoriamente) e de 1801 (definitivamente)<sup>4</sup>. Segundo, porque mesmo tendo sido transformado em uma fronteira, isto não significa sua automática, imediata e eterna aceitação pelas populações ribeirinhas, nem significa que tenha desaparecido o rio enquanto via de comunicação e traço de união dessas populações. Nessa luta pela definição do rio, os historiadores têm desempenhado o papel de fornecedores de ideias para todas as posições. É importante ressaltarmos que existem relações entre

---

gem esquerda do Uruguai eram o rio Ijuí, Ibicuí, Cuarein, Arapey Grande e Chico, o Dayman, Queguay, e o Negro. Na margem direita afluem o Chapeco, Pepirí-Guazu, Aguapey, Miriñay, Mocoretá, Gualeguaychu.

3. Para uma historiografia mais tradicional do Rio Grande do Sul, a fronteira Brasil-Argentina foi percebida e tratada exclusivamente como limite entre os dois Estados Nacionais, interessava para esta historiografia ressaltar as delimitações da fronteira, os tratados, as guerras, ou seja, marcar a diferença entre os brasileiros e os argentinos, nesta visão a fronteira e o rio Uruguai eram tratados exclusivamente como limites.

4. O Tratado de Madri de 1750 estabeleceu o Rio Uruguai como limite entre o Império Português e o Império Espanhol, na região onde se localizavam as Reduções Jesuítico-Guaranis de São Borja e Santo Tomé, assim São Borja ficaria sobre domínio Português e Santo Tomé sobre domínio Espanhol. Mais tarde este tratado foi revisto e São Borja voltou a estar sobre domínio Espanhol. Em 1801, um grupo que reunia aventureiros, contrabandistas, milicianos e criadores de gado tomou a região dos Sete Povos das Missões e o Rio Uruguai passou a ser a fronteira de fato entre o Império Português e o Império Espanhol nesta região da América Latina.

vizinhos fronteiriços que merecem ser conhecidas de forma mais aprofundada, pois o rio Uruguai é o produto de uma história profundamente humana e não simplesmente um dado da natureza.

Dentro das discussões sobre a América Latina tem se destacado vários estudos sobre as fronteiras<sup>5</sup> ou nas fronteiras. A maior parte da historiografia sobre fronteira trata da mesma dentro da lógica do Estado Nacional, em que a fronteira é percebida quase que, exclusivamente, como um espaço periférico e de hegemonia desse Estado. Porém, nas últimas décadas, esse quadro vem mudando e a fronteira vem sendo destacada, nos EUA e na Região Platina<sup>6</sup>, como um centro, ou seja, um objeto de investigação, um foco de análise e uma problemática teórica. Na Argentina, especialmente a partir da década de 1970, a noção de região passou a ser definida como espaço construído e continuamente modificado e reestruturado pela ação humana. Buscou-se compreender a singularidade na totalidade e os estudos se voltaram para os mercados, a circulação de bens e pessoas, a divisão social e espacial do trabalho, analisados em suas diversas conjunturas. Como nos esclarece Teruel:

Nesse sentido, também as fronteiras são suscetíveis de serem tratadas como regiões, com a peculiaridade de que neste caso se trata de espaços de contato entre sociedades distintas. Superando a noção de fronteira como um simples limite físico, concebendo-a como construção social, historicizando-a no processo de apropriação, de um território por uma sociedade dada, as fronteiras estabelecem sua identidade frente a si mesmas e as sociedades vizinhas (TERUEL, 2005, p. 13).

Por fim, Alejandro Grimson, tem se destacado por pensar, criticamente, questões em torno das fronteiras nacionais. Para ele, o estudo das fronteiras pressupõe escapar das versões estáticas homogêneas de cultura unitária. Para uma melhor compreensão das fronteiras políticas entre os Estados Latino-Americanos, é fundamental considerar os diversos aportes realizados por múltiplos estudos fronteiriços e inscrevê-los em uma história social diferente. Esse autor tem enfatizado que é vital que proliferem novos estudos sobre zonas fronteiriças realizando uma análise “[...] territorial, relacional, sociocultural de espaços fronteiriços específicos” (GRIMSON, 2004, p.1), ou seja, considera importante:

[...] ir às fronteiras estatais com uma perspectiva aberta que permitisse detectar e compreender não só a multiplicidade e mistura de identidades, mas também suas distinções e conflitos. Não só os contatos e trocas transfronteiriços, mas também as lógicas locais de disputas interfronteiriças. Ir às fronteiras para mostrar a contingência e historicidade do limite não implicava enfatizar exclusivamente sua porosidade e seus cruzamentos, mas também as lutas de poder, os estigmas persistentes e as novas formas de nacionalismo (GRIMSON, 2004, p. 2).

5. A fronteira pode ser entendida tanto como um limite que separa dois ou mais povos, ou como uma zona. Essa diferenciação entre fronteira linha e fronteira zona é fundamental. Neste artigo entendemos e tratamos a fronteira como zona, de contato, de integração, de interação entre os diferentes agentes sociais que viviam e circulavam por ela no dia-a-dia.

6. Região Platina diz respeito a área compreendida pela Bacia do Rio da Prata.

Normalmente, pensa-se a construção da fronteira de cima para baixo, dentro de uma visão centralista, assim, estudos nas zonas de fronteira podem contribuir para recuperar o papel de agentes sociais que os habitantes desses espaços tiveram e têm. Permite, também, pensar a dialética de acima e abaixo, centro x periferia, micro x macro percebendo que essas regiões têm um impacto crítico na formação dos estados nacionais. As comunidades fronteiriças podem ser agentes de mudanças sociopolíticas significativas que ultrapassam sua localidade e inclusive seu estado.

Para muitos estudiosos, as pesquisas sobre a fronteira dos EUA-México têm sido um paradigma importante, mas desse paradigma surge um problema: a ênfase na metáfora do cruzador de fronteira e, conseqüente, negligência de outras metáforas possíveis como a do reforçador da fronteira. Assim, é fundamental ter uma postura menos extrema, nem radicalizar a rigidez da fronteira, nem acentuar em excesso sua porosidade, mas sim, buscar compreender a fronteira por meio da combinação da metáfora do cruzador e do reforçador, construindo uma análise fecunda e crítica acerca da interculturalidade<sup>7</sup> das zonas fronteiriças.

Os estudos têm demonstrado que cada espaço fronteiriço tem suas próprias características de formação e delimitação em um processo constante de negociação, conflito e renegociação, que envolvem o Estado Nacional e as populações locais. Em suma, não se pode compreender a ação estatal sem se estudar os vínculos complexos que os Estados constroem com os atores sociais nas fronteiras. O fato das populações fronteiriças receberem influências internacionais em sua cultura gera configurações políticas específicas, o que faz com que a sua relação com o centro do poder do Estado Nacional seja conflituosa. Muitas vezes, a cultura específica de uma determinada zona de fronteira entra em conflito com os pressupostos do Estado Nacional.

Por conseguinte, centro e periferia passaram a ser categorias de tensão permanente e constitutiva e que se redefinem em situações relacionais e temporais específicas. O estudo do contrabando guarda, também, uma relação com a história transnacional uma vez que analisa “unidades que transbordam e vazam [infiltram-se] através de fronteiras nacionais, unidades que podem ser tanto maiores como menores que o Estado Nação” (SEIGEL apud BARROS, 2014, p. 90). Nosso objetivo não é fazer, mais uma vez, uma história nacionalista dessa região fronteiriça banhada pelo Rio Uruguai e, sim, uma história que busque perceber a prática do contrabando e as atitudes pensadas e tomadas pelos agentes do Império do Brasil para fazer o combate a essa prática na segunda metade do século XIX.

## A prática do contrabando na fronteira Brasil-Argentina.

Na região fronteiriça do Brasil com a Argentina desenvolveu-se, durante todo o

7. Interculturalismo ou interculturalidade é antes de tudo a defesa do diálogo entre as diferentes culturas, o interculturalismo estuda a cultura dos povos, mas se diferencia de outras áreas das ciências sociais e humanas, uma vez que, se preocupa com a interação entre as pessoas, não defende que todas as pessoas sejam iguais umas as outras, mas sim que elas poderiam estar mais próximas, ter mais contato. O interculturalismo preocupa-se em estudar a interação entre as pessoas e as sociedades, para esta concepção a identidade cultural das pessoas é formada justamente nesta interação com os outros, defende também que as pessoas podem ter varias identificações possíveis (brasileiro, rio-grandense, fronteiriço) que podem ser acionadas conforme a época ou situação. Por fim, a interculturalidade preocupa-se em ajudar as pessoas a conviver com o diferente e poder viver em uma sociedade mais pacífica.

século XIX, intenso comércio lícito e clandestino (CHIARAMONTE, 1991); (COLVERO, 2004); (FLORES, 2007) e (FLORES, 2012). Tal comércio utilizava como principal via os rios e as precárias estradas, ou melhor, caminhos que cortavam a fronteira. Chiaramonte, estudando a questão do comércio e contrabando, na primeira metade do século XIX, chamou atenção para o comércio lícito e clandestino de gado equino, vacum e muar para o Rio Grande do Sul. Tal comércio foi, especialmente, ativo durante os períodos de conturbação da ordem social da Província, como durante a Revolução Farroupilha (1835-1845), mas também se dava em momentos menos conturbados. O contrabando de muar abastecia a feira de Sorocaba em São Paulo.

Também existia uma rota de comércio entre a cidade de São Borja e *Itapúa* (atual *Encarnación*, Paraguai) passando por Santo Tomé. Era por meio dessa rota que os contrabandistas faziam chegar ao Paraguai produtos oriundos do Brasil e da Argentina. Também escoavam a produção do Paraguai para os portos de Buenos Aires, Montevidéu, utilizando o rio Uruguai e os caminhos precários existentes para as suas atividades. Erva mate, tabaco, mel e couros, produzidos no Paraguai, chegavam aos portos de São Borja e Santo Tomé e eram reexportados para Buenos Aires e Montevidéu. O Paraguai, em contrapartida, recebia armas, têxteis, alimentos e metalurgia.

José Carlos Chiaramonte explicou detalhadamente como se davam as transações:

O certo é que existia então um comércio do Paraguai com Buenos Aires, disfarçado sobre a aparência de transações brasileiras-paraguaias que se efetuavam através da rota Itapúa-São Borja-Buenos Aires. Esta suposta inexistência de tráfico Itapúa-Buenos Aires era facilitada pelo ardid dos comerciantes rio-grandenses intermediários, que desembarcavam as mercadorias portenhas em São Borja, as passavam a outra margem e, com carretas de sua propriedade, as transportavam a Itapúa como se fossem mercadorias de origem brasileiras, através do território do noroeste correntino. Procedimento similar empregado para retornar mercadoria paraguaias, com destino a Montevidéu e Buenos Aires, via São Borja (CHIARAMONTE, 1991, p. 87).

Além do tráfico citado acima, existia, também, nesse período histórico, intenso comércio lícito e ilícito de escravos por São Borja e Santo Tomé. Assim, a prática do contrabando vinha de longa data nessa região. Na década de 1840, a região de Santo Tomé continuava a exportar couros, couros curtidos, tabaco e erva mate de forma legal (SCHALLER, 2012, p. 29-33), além de outros produtos que entravam e saíam de Santo Tomé por meio do contrabando e que, conseqüentemente, não entravam nas estatísticas.

Vamos nos deter agora em analisar a questão do contrabando nessa região fronteira na segunda metade do século XIX. A Alfândega de São Borja deixou de funcionar, em 1848, devido a ter sido apurado uma série de irregularidades na mesma. Além disso, a cidade de Uruguai estava localizada em um local mais estratégico para instalação de um órgão finalizador tão importante, logo, a Alfândega foi transferida para este local. Foram também criadas as Mesas de Renda de Jaguarão, Itaqui e São Borja (FLORES, 2012, p. 144). Na década de 1850, o responsável pela Alfândega de São Borja criticou o fim das atividades da mesma. Entre as razões para a crítica, era argumentado que, pelo rio Uruguai, entravam produtos variados provenientes de Montevidéu e Buenos Aires. O fim da Alfândega faria com que os mesmos produtos continuassem a entrar na província, porém, por via do contrabando. Dizia-se, ainda, que os produtos vindos de

Montevidéu e Buenos Aires eram mais variados e sortidos que os que se conseguia nas praças de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, o que os tornava mais atrativos para os comerciantes da fronteira (Correspondência da Alfândega de São Francisco de Borja, 16 de mar. 1850. AHRs). Além disso, os produtos adquiridos nesses dois portos tinham valores inferiores em relação aos que podiam ser adquiridos nas praças comerciais do Leste do Rio Grande do Sul (FLORES, 2012, p. 141). Por conseguinte, os principais pontos de entrada e saída do contrabando na região eram os portos de Buenos Aires e Montevidéu.

Buenos Aires devia sua importância, em grande parte, pela sua localização nas proximidades da desembocadura dos rios Paraná e Uruguai. “Buenos Aires se encontrava em uma localização muito favorável para retirar proveito da expansão da produção pecuária em toda a área servida por esses dois grandes cursos de água [...]” (HORA, 2010, p. 64). Tornou-se a intermediária entre o comércio Atlântico e o proveniente do interior da Confederação e províncias litorâneas<sup>8</sup>. Além disso, era o ponto de convergência do sistema de transportes terrestres dos estados da Confederação Argentina. Era ainda o local de chegada e partida de vários comerciantes e contrabandistas que vinham para e da região de Santo Tomé na província de Corrientes.

Sobre a preferência dada ao porto de Montevidéu pelos comerciantes da fronteira Souza esclarece que:

Os negociantes das praças fronteiriças, em geral, efetuavam suas compras em Montevidéu. Lá, eles tinham suas relações e seu crédito aberto. As mercadorias compradas lá ofereciam vantagens de preços e acondicionamentos muito maiores do que aquelas adquiridas nas praças do Rio Grande e Porto Alegre. Os fretes e seguros marítimos de qualquer parte do mundo para Montevidéu custavam menos da metade dos fretes e seguros dos mesmos portos de procedência para o Rio Grande e Porto Alegre. Deve-se agregar, ainda, os prejuízos que no Litoral rio-grandense resultavam das baldeações, mutilações de volantes, extravios e avarias, que representavam capitais imobilizados. Ou ainda faturas de compras, cujo vencimento do prazo estava correndo e cujas mercadorias não tinham ainda entrado na casa do comerciante (SOUZA, 2007, p. 306).

Existiam duas formas principais de contrabando na região fronteiriça, o contrabando de grande escala feito por atravessadores que utilizavam as estradas ou o Rio Uruguai e o contrabando de pequena escala feito por moradores ou negociantes das duas comunidades. Esse contrabando de pequena escala, geralmente, era realizado pelos moradores da Vila de São Francisco de Borja e de Santo Tomé e, raramente, causava problemas para aqueles que o executavam.

Em 1859, o guarda da alfândega de Uruguiana, Oreste Ferreira Paes, foi até São Francisco de Borja e realizou apreensão de mercadorias trazidas em pequeno volume de Santo Tomé. Nesse ato, desacatou o administrador da mesa de rendas<sup>9</sup> de São Francisco de Borja, por considerá-lo conivente com o contrabando, bem como, os guardas nacionais que trabalhavam no local de desembarque. Além de apreender mercadorias, o guarda da alfândega de Uruguiana ainda apreendeu uma chalana de Santo Tomé e obrigou o

<sup>8</sup> Províncias Litorâneas neste contexto refere-se às províncias banhadas pelo Rio da Prata e seus afluentes. A Província de Corrientes, onde se localiza Santo Tomé, é considerada uma Província Litorânea.

<sup>9</sup> Mesa de Rendas era a forma como se chamava o local onde eram pagos os impostos devidos pelas mercadorias que transitavam pela fronteira.

condutor a levá-lo até a Alfândega de Uruguaiana. No caminho, parou em algumas ilhas do rio Uruguai e apreendeu víveres de moradores chamando os mesmos de criminosos e assassinos. O condutor da chalana era menor de idade o que causou um problema diplomático entre o Império do Brasil e a Confederação Argentina. (Correspondências Delegados de Polícia São Francisco de Borja. 15 jul. 1859. AHRs). A atitude do guarda de alfândega de Uruguaiana teve grande repercussão na comunidade de São Borja e Santo Tomé que a consideraram abusiva. O conflito tomou essa proporção porque colocava em risco uma das formas de barateamento do custo de vida das populações locais, que era o contrabando de pequena monta, além disso, contestava uma cultura já estabelecida em ambas comunidades de buscarem os produtos necessários na outra margem do rio Uruguai. Ao que tudo indica, o administrador da mesa de rendas de São Borja e os guardas nacionais não viam problemas nesse comércio.

Outro assunto que o documento traz à tona é a questão em torno das ilhas do rio Uruguai. Essas eram locais de trabalho e de sobrevivência para inúmeras famílias, que praticavam a agricultura e pecuária de pequena escala. Também eram utilizadas como esconderijos por todos aqueles que desejavam escapar das autoridades de um ou outro lado da fronteira (criminosos, desertores, escravos fugidos, contrabandistas) e, por fim, eram também utilizadas como depósito de mercadorias pelos contrabandistas. As populações dessas ilhas eram bastante heterogêneas, havendo moradores de várias origens, brasileiros, paraguaios e correntinos em sua maioria. Por esses motivos, eram visadas pelas autoridades que, frequentemente, cometiam abusos em suas investidas sobre esses territórios. A fiscalização desses espaços era muito difícil de ser realizada e, geralmente, ocorriam com violência por parte das autoridades. É importante ressaltar que o contrabando de pequena escala era uma forma de sobrevivência e de barateamento do custo de vida para as comunidades, fazendo parte da vida cultural das mesmas e sendo um hábito bastante arraigado, além disso, criava vínculos entre os moradores de ambos os lados do rio Uruguai.

Outro aspecto do contrabando diz respeito a quem o praticava. Eram muitos os segmentos sociais envolvidos no contrabando no Rio Grande do Sul. Souza, analisando o contrabando na região fronteira Brasil/Uruguai, no final do século XIX e início do século XX, elencou os principais tipos sociais envolvidos na prática:

Nas formas tradicionais do intercâmbio fronteiriço, percebemos que eram variadas as motivações que levavam ao desempenho dessa atividade bem como os tipos sociais que a praticavam. Assim, nas áreas rurais, eram contrabandistas alguns proprietários de gado e de charque, muitos deles com terras no lado oposto da fronteira, que julgavam os impostos demasiado elevados para a exportação de uma riqueza considerada natural da região. Eram contrabandistas também negociantes que obtinham manufaturas europeias mais baratas pela via do porto de Montevideu e das ferrovias uruguaias. Nesses dois casos, estancieiros ou comerciantes estavam sempre a salvo de todo o risco, pois sua qualidade de empresário estava aliada a sua influência política. Havia, ainda, os contrabandistas



profissionais, simples passadores de mercadorias de outros, no caso negociantes, que se arriscavam para enriquecerem os que compravam ou vendiam por atacado. E havia, finalmente, a população urbana que sobrevivia a partir do contrabando-formiga: os passadores na fronteira argentina, os chibeiros na fronteira brasileira, os quileros, na fronteira uruguaia (SOUZA, 2007, p. 314).

Em São Francisco de Borja e Santo Tomé, também encontramos um grupo variado de tipos sociais envolvidos, tanto no contrabando de pequena escala, como no de grande escala, do qual participam pecuaristas, negociantes, comerciantes, mascates etc. (COSTA, 2013, p. 157). Assim, o contrabando, além de ser uma forma de sobrevivência e de barateamento do custo de vida das populações locais, era também uma prática costumeira, um hábito das populações. Muitos contrabandistas eram conhecidos e protegidos nas comunidades fronteiriças. É importante aqui chamarmos a atenção para a ressalva que Flores faz a esse respeito: mesmo que muitos comerciantes fizessem uso do contrabando para abastecer seus negócios, nenhum deles gostaria de ver seu nome envolvido publicamente com a prática, muito menos de ser taxado como contrabandista (FLORES, 2012, 172).

O contrabando de grande escala, por sua vez, era realizado por terra e por via fluvial. Durante o século XIX, foi intenso o comércio e o contrabando via rio Uruguai e o mesmo também acontecia no Alto Uruguai, apesar de serem poucos os dados disponíveis a esse respeito, uma vez que o contrabando não entra nas estatísticas oficiais.

Juan Pedro Abadie, falando a respeito do trânsito de mercadorias no Alto e Médio Uruguai, defende que:

Apesar das dificuldades que se apresentavam à navegação, durante o século passado [XIX] e as primeiras décadas do presente [XX] esta chegou a adquirir certa importância no Baixo Uruguai e alguns lugares ao norte de Salto Grande, particularmente entre Santo Tomé e Monte Caseros; de onde era frequente o tráfego de embarcações de 100 toneladas que transportavam principalmente açúcar, erva, couros, madeira, calando 3 pés. (ABADIE, 1998, p. 10).

Apesar da pouca informação que dispomos, sabemos que a navegação entre portos do Alto, Médio e Baixo Uruguai era bastante intensa na segunda metade do século XIX. Por exemplo, a navegação realizada entre São Borja e o porto de Federação na Argentina era ainda pouco conhecida pelas autoridades, mas circulavam embarcações de 4 a 30 toneladas, o que indicava um ativo comércio entre os dois pontos (Notas de Governo a Governo. Argentina e outros. 1823-1898. 25 agosto 1864. AHI). Assim, o comércio no Alto Uruguai, apesar das dificuldades de navegação, especialmente nas épocas de seca do rio, tinha uma grande importância e ocorria paralelamente ao contrabando. Durante a época de cheias, o

rio permitia sua navegação em longos trechos. Na época da vazante, a navegação ficava mais difícil. Lilia Inês Zanotti Medrano (1989) assinalou que o rio Uruguai, de abril a novembro, tinha seu período de cheia que facilitava a navegação e o comércio.

Franco Melchior Carneiro de Mendonça (MENDONÇA, 1863. IR<sup>2</sup> 1. AN.), cônsul encarregado do combate ao contrabando na República Oriental do Uruguai, apresentou importante relatório sobre o assunto na década de 1860. Ele nos dá uma boa ideia de como era a prática do contrabando nessa zona fronteiriça. O autor sustentava que procurou fazer o melhor levantamento possível:

[...] atravessando desertos habitados por salteadores, desertores e contrabandistas, descendo pelo Alto Uruguai em uma ligeira pernoitando por ilhas e entre suspeitos com risco da própria vida afrontando privações consumadas que só podem ser avaliadas por quem conhece estas paragens [...]. (MENDONÇA, 1863. IR<sup>2</sup> 1. AN).

De acordo com o autor do relatório, a criação de vice-consulados, em Salto, *Constitucion* e Santa Rosa já atendia ao imperativo de levantar melhores informações sobre o contrabando na região, reconhecia que esses eram os pontos intermediários das rotas do contrabando para o Alto Uruguai, incluindo a região de São Borja e Santo Tomé.

Saindo de Salto o Cônsul subiu:

[...] ao Alto Uruguai no intuito de atingir o fim que tinha em vista o de reconhecer o modo porque se faz o contrabando pelas fronteiras terrestres e fluviais como também estudar os meios de evitá-lo, se não no todo ao menos em sua maior parte [...] (MENDONÇA, 1863. IR<sup>2</sup> 1. AN).

Sobre o contrabando argumentava que o Salto, povoação da República Oriental do Uruguai, situado a cinco léguas abaixo da cachoeira do rio Uruguai, da qual tomava o nome, era porto de depósito e trânsito e o armazém do comércio de contrabando para a Província do Rio Grande do Sul. Nos armazéns da respectiva alfândega eram recebidas as mercadorias estrangeiras procedentes das praças do Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Aires. Desses armazéns eram levados, em despachos, mais ou menos regulares para os portos, também de depósito e trânsito da Constituição, de Santa Rosa e de Santo Eugênio, dos quais os dois primeiros estão localizados à margem do rio Uruguai e o terceiro ao do rio Quaraí. Dali as mercadorias eram despachadas a um dos portos da Província de Entre Rios e Corrientes (*Caseros, Federación, Restauración, La Cruz e Santo Tomé*).

Abadie também explicita que esses eram os principais portos em atividade no Uruguai e era por eles que passavam produtos em grande quantidade (ABADIE, 1998, p. 10). Esses produtos eram recebidos em depósitos, ora oficialmente na

alfândega da terceira localidade (Restauração, hoje *Passo de Los Libres*, em frente à cidade brasileira de Uruguaiana) acima indicada, ora em ranchos ou casas escusas preparadas à margem do Rio e em suas ilhas. Recolhidas as mercadorias aos depósitos, das já mencionadas localidades, eram retiradas para uma companhia de navegação fluvial que dispunha de meios necessários para isso e transportados para Uruguaiana, Itaqui e São Borja.

Segundo Medrano, o porto de *Restauración* era o grande irradiador do contrabando de produtos para o Rio Grande do Sul. Em seus depósitos eram armazenados os produtos que depois eram distribuídos pelos portos do rio Uruguai em chalanas, pailebotes, botes, goletas, lanchões, queches, canoas e balandras (MEDRANO, 1989, p. 171). As companhias de navegação instaladas no Uruguai possuíam vários despachos para seus navios, utilizados para enviar suas mercadorias para o porto de La Cruz ou Santo Tomé, porém, muitas vezes, desembarcavam as mercadorias em outros pontos fazendo as mesmas entrar no Rio Grande do Sul por contrabando (MEDRANO, 1989, p. 187).

Uma companhia de navegação fluvial cuja direção era presidida por um Italiano de nome Antonio Corso, encarregava-se de transportar mercadorias por contrabando da *Restauración* para Itaqui e São Borja. Munindo-se com os necessários despachos com destino aos portos da La Cruz e Santo Tomé (Província de Corrientes) as embarcações subiam o rio Uruguai e, ao chegarem, davam fundo (fundear) na foz do Rio *Aguapey* durante a noite, muitas vezes de dia, em horas próprias e convencionadas com autoridades corruptas, e desembarcavam o contrabando na margem brasileira. Muitas vezes, os contrabandistas, ao perceberem a chegada das forças oficiais de repressão, livravam-se das mercadorias e, ao serem abordados, não possuíam mais nada que caracterizasse o contrabando.

Além dessas formas, fazia-se o contrabando para Itaqui e São Borja da seguinte maneira:

Despacham-se em Uruguaiana gêneros já despachados para consumo, e os respectivos volumes (fardos, caixões, barricas) vazios ou cheios de palha, pedra, e tijolos, já numerados com marcas e contramarcas são confeccionados por certo e determinado Guarda mediante uma cota convencionada como contendo as mercadorias declaradas nos despachos. Assim embarcados tais vasilhames, são conduzidos para ilha grande (entre Itaqui e Uruguaiana), povoada por correntinos, malfeitores, e por desertores do nosso exército, e aí abandonados em troca de outros, que são na mesma ocasião (trazidos) da *Restauración*, iguais em dimensões, marcas, numerações e contramarcas, de que faz menção o manifesto (MENDONÇA, 1863. IR<sup>2</sup> 1. AN).

Esse não era o meio usual por ser um tanto incômodo aos contrabandistas.

O mais comum era que os barcos que partissem de Uruguiana para Itaqui e São Borja recebessem grandes volumes por contrabando. Ao chegarem àqueles portos, desembarcavam os volumes à sombra da noite ou de dia em conveniência com os guardas das respectivas mesas de rendas e seguiam sem maior preocupação para a casa dos negociantes contrabandistas.

Pelos diferentes passos do Quaraí e fronteira terrestre fazia-se o contrabando de vários modos, ainda que em pequena escala, em relação ao que entrava pelo rio Uruguai. Carretas com mercadorias de diversas qualidades, valores e origens, em grandes fardos, caixões e outros envoltórios transitavam, constantemente, pelo passo real daquele rio (Chamado *Pay-passo*) com direções a Uruguiana e outros pontos. O cônsul admitia que os contrabandistas possuíam muitos outros meios para introduzir produtos no Rio Grande do Sul que eram empregados segundo as circunstâncias de ocasião, lugares e desleixo das autoridades. Os contrabandistas contavam, em vários lugares, com a proteção das autoridades e também da população sendo que “nos municípios de São Gabriel, Santana do Livramento, Itaqui, São Borja e Uruguiana raro é o estancieiro que não proteja, na fazenda, a pessoa do contrabandista” (MENDONÇA, 1863. IR<sup>2</sup> 1. AN). Essa proteção derivava de uma cultura existente na fronteira na qual o contrabandista não era visto como um contraventor, mas simplesmente como uma pessoa que trazia produtos mais baratos para abastecer o mercado local e regional e que, dessa forma, conseguia sua própria sobrevivência e contribuía com a sobrevivência da comunidade.

O contrabando podia, também, ser passado por dentro da Alfândega de Uruguiana. Mariana Flores, em sua dissertação de mestrado, analisando Processos Crimes e Autos de Responsabilidade, conseguiu demonstrar as formas como os produtos passavam por dentro da Alfândega, sem pagar os valores fiscais ou pagando valores inferiores aos devidos e a conveniência das autoridades alfandegárias com essas ações.

Segundo essa autora:

O contrabando podia se dar pela passagem de mercadorias por passos de fronteira desguarnecidos, mas também era passível de ser passado por dentro da própria Alfândega, valendo-se de estratégias consolidadas que aparecem permanentemente ao longo das diferentes gestões de inspetores (FLORES, 2007, p. 93).

Muitas embarcações com destino a Itaqui e São Borja não eram nem mesmo conferidas na alfândega de Uruguiana (FLORES, 2012, p. 185).

Mesmo nos passos mais vigiados o contrabando era prática comum, conforme disse um viajante à alfândega de São Francisco de Borja, a qual vigiava de dia e dormia de noite. Já nos passos mais afastados da vila, como o de Garruchos

(povoado localizado a norte de São Borja), a movimentação comercial era grande, lanchões chegavam com certa frequência de Uruguaiana com produtos para as casas comerciais da povoação. Mesmo com a existência de guardas nacionais permanentes, mesmo que os moradores só pudessem usar canoas e barcos licenciados e os postos de passagens fossem fechados à noite, havia uma leva e traz por contrabando e muitos contraventores conseguiam “[...] chegar de uma margem a outra sem serem notados” (BESCHOREN, 1989, p. 125).

Em 1883, em uma “Memória histórico-administrativa sobre o contrabando praticado nas fronteiras do sul do Império e dos meios que se podem empregar para reduzi-lo até sua extinção”, sustentava-se que o contrabando tinha uma origem muito remota na história dos países da bacia platina. Esse fenômeno se originava segundo o autor “[...] não só na repugnância, para assim dizer, natural e quase instintiva que inspira o imposto, mas também na facilidade, que encontram os que se dão à semelhante tráfico, nas condições topográficas das fronteiras, que são o teatro de seus tão notados feitos” (PARANAGUA, 1883. Anexo D. p.4).

A província do Rio Grande do Sul “[...] além de confinar quer fluvial, quer terrestremente, em uma muito considerável extensão com os referidos estados platinos, oferece aos contrabandistas a extraordinária vantagem de ser, em alguns pontos, quase nula a distância que a separa do estado vizinho” (PARANAGUA, 1883. Anexo D. p. 4). Muitas casas de comércio, ao longo da fronteira, sobreviviam e se enriqueciam praticamente somente com o contrabando. Comentando relatórios anteriores (1872) sobre o assunto, afirmava que os mesmos sustentavam que o contrabando no Alto Uruguai era prática comum, sendo o mesmo mais volumoso em momentos de perturbação da ordem nos estados vizinhos e que, tal fato, era motivo de reclamação pelas praças comerciais de Rio Grande e Porto Alegre. O autor acreditava que se cessasse o contrabando, a renda nas aduanas, no mínimo, dobraria, o que permite uma ideia da dimensão do mesmo.

Já no final do século XIX, João Alfredo Correa de Oliveira comunicava que o contrabando era um flagelo que há muito tempo assolava a fronteira sul do Império. Argumentava que muitas medidas já haviam sido propostas e adotadas para combatê-lo, mas que, no entanto, devido ao número de reclamações, parecia que o mesmo não havia recuado. Entre as medidas destacava a tarifa especial adotada, em 1879, e que se buscava um acordo com os demais países fronteiriços para criar formas novas de combate (OLIVEIRA, 1888, p. 13-14). Ressaltava a importância de convênios com as Repúblicas vizinhas para regular melhor o trânsito de mercadorias e aumentar a renda destinada às unidades fiscais (OLIVEIRA, 1888, p. 31). Os governos do Império e da Confederação Argentina não ficaram imóveis frente ao contrabando e tomaram uma série de medidas para tentar reprimi-lo ou atenuá-lo.

## Medidas de combate ao contrabando na fronteira Brasil-Argentina.

O controle sobre o trânsito de mercadorias era bastante precário no rio Uruguai e isso vinha de longa data. Segundo Chiaramonte, o “[...] rio Uruguai foi de muito difícil controle para os dois estados [Rio Grande do Sul – Corrientes], cujas capitais e maior densidade de população estavam precisamente nas zonas mais distantes do mesmo” (CHIARAMONTE, 1991, p. 77). Uma das armas, na luta contra o contrabando praticado no rio Uruguai, era a melhoria nas estradas da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul. Para o Presidente de Província, João Luis Vieira Cansansão de Sinimbu:

[...] o comércio, que subindo pelas águas do Uruguai vai já abastecer as comarcas de Alegrete e de Missões, não toma aquela direção somente atraído pelo incentivo do contrabando, sem todavia querer negar que seja esta uma das razões, mas sim porque o nosso transporte de Pelotas até aqueles outros lugares é tão difícil e dispendioso, por falta de boas estradas, que os gêneros transportados vão ali chegar por custo exorbitante (SINIMBÚ, 1853, p. 35).

Efetivamente, os produtos que chegavam à região de São Borja, provenientes das praças comerciais de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas, localizadas na região Leste do Rio Grande do Sul, tinham os preços elevados devido aos caros fretes que eram cobrados para transportar esses produtos pelas péssimas estradas da Província. Esse era um dos fatores que alimentava o contrabando na região. O governo provincial, anualmente, investia grandes recursos para a melhoria nas estradas. A Câmara de São Borja também fazia o possível, mas mesmo assim, a situação das estradas e dos transportes era precária (COSTA, 2013, p. 121-140).

As autoridades brasileiras procuravam, de todas as maneiras, coibir o contrabando e outros crimes mas esbarravam sempre nos mesmos obstáculos. As dificuldades apresentadas iam desde a extensão da fronteira ao pequeno número das forças responsáveis por vigiá-la. Em 1857, o Presidente da Província informava que a arrecadação da fazenda provincial era muito prejudicada pelo contrabando realizado nas fronteiras. Em muitas alfândegas e coletorias havia conveniência dos empregados com o contrabando, o que atingia, também, as mesas de rendas de Itaqui e São Borja devido à dependência para com a Alfândega de Uruguiana (Correspondências dos Presidentes de Província. 17 out. 1857. IJJ 9. AN).

Na Província de Corrientes também procurava-se coibir o contrabando. Para isso, foi concedido aos administradores de aduanas e rendas nacionais faculdades especiais para julgar os contrabandistas em primeira instância e aumentou-se a vigilância sobre os funcionários das alfândegas para impedir qualquer atividade

ilícita. Foi sancionada uma severa lei contra o contrabando, em outubro de 1857, e se reforçaram as medidas para controlar a circulação de pessoas e mercadorias nas costas dos rios com especial atenção para o rio Uruguai (BUCHBINDER, 2004, p. 80-81). Todas essas medidas sem dúvida coíbiam o contrabando, mas não o eliminavam por completo.

Entre as medidas preventivas que deveriam ser adotadas para coibir o contrabando na região fronteira, Franco Melchior Carneiro de Mendonça (MENDONÇA, 1863. IR<sup>2</sup> 1. AN), chamava a atenção para a chamada tarifa especial que era defendida por grande número de pensadores já na década de 1860. Segundo os mesmos, a diminuição do direito de importação na razão dos lucros que recebiam os contrabandistas acabaria com o contrabando. No parecer do cônsul, essa seria uma medida eficaz no Rio Grande do Sul, devido a sua excepcionalidade em relação às demais províncias do Império. Assim, propunha que se estipulasse, durante dois anos, uma tarifa especial a fim de ver quais resultados teria. Mas, argumentava que, caso a tarifa especial fosse adotada, o governo imperial deveria tomar o devido cuidado e precauções para impedir que as mercadorias que fossem introduzidas na Província do Rio Grande não fossem reexportadas para outras do Império. Para evitar isso, deveriam fiscalizar os navios que partissem dos portos do Rio Grande do Sul<sup>10</sup>.

Além da tarifa especial, era fundamental adotar outros meios de repressão ao contrabando, entre os quais, a criação de duas novas mesas de rendas, uma em *Pay-passo* e outra no passo do Baptista, em frente à povoação oriental de Santo Eugênio. Essas mesas estariam subordinadas à Alfândega de Uruguiana. Essa, por sua vez, deveria ser administrada por um funcionário especialmente qualificado e que, de preferência, não fosse natural da Província. Buscava-se, com isso, romper a intrincada rede que unia contrabandistas, guardas, administradores e fiscais corruptos. Obviamente, nem todos os funcionários de alfândega ou mesa de renda eram corruptos, mas a documentação de que dispomos mostra que a corrupção e a conveniência com o contrabando era muito acentuada nos órgãos fiscalizadores. O autor do relatório propunha ainda, o estabelecimento, no Rio Uruguai, de uma esquadrilha composta de quatro pequenos vapores e que tivessem, quando muito, de 2,5 a 3 pés de água (escala inglesa) de calado, com máquinas de força que dessem uma velocidade de 8 milhas por hora a fim de fiscalizar o rio. Que essas embarcações fossem armadas, assim como seus tripulantes, além disso, manutenção dos dois escaleres e mais uma baleeira de 5 remos.

Ainda no ano de 1864, foi instalado o vice-consulado em Restauração. Essa instalação era vista com um passo para tentar coibir o contrabando que se realizava

10 Na realidade as propostas para adoção de uma tarifa especial já vinham sendo cogitadas desde a década de 1850.

por aquela fronteira para o Rio Grande do Sul, devido a serem muito frequentes as passagens de mercadorias de uma para outra margem do rio Uruguai. Defendia-se, ainda, instalações de vice-consulados no Alto Uruguai, em La Cruz e Santo Tomé e que isso também tinha objetivo de contrariar o contrabando praticado nesta fronteira. Havia “[...] esperança de que o comércio e navegação no Alto Uruguai, dominado, hoje, pela anarquia e imoralidade, marcharão pelas vias legais, sob a paternal proteção dos dois governos” e que para acabar com o contrabando era importante mais severa fiscalização na fronteira fluvial (Notas de Governo a Governo. Argentina e outros. 1823-1898. 25 agosto 1864. AHI).

Já no ano de 1864, surgiu um conflito entre o vice-cônsul de Restauração e autoridades argentinas. Tal conflito originou-se do empenho dos contrabandistas daquela localidade, intimamente ligados às autoridades locais, que agiram e pressionaram para impedir que o Vice-Cônsul brasileiro conseguisse colocar em prática suas medidas repressivas contra o contrabando. O vice-cônsul sustentava que as embarcações não cumpriam os regulamentos existentes e que, para não os cumprirem, mudavam sua bandeira da brasileira para a argentina. Criticava a falta de exigência de passaporte pelas autoridades para os que cruzavam a fronteira e que “[...] no tocante ao contrabando, a imoralidade se torna inacreditável, no entanto o que se pratica a tal respeito é de pública notoriedade naquelas comarcas” (Notas de Governo a Governo. Argentina e outros. 1823-1898. 25 agosto 1864. AHI). Isso indica que a prática do contrabando continuava ocorrendo, apesar das medidas tomadas pelo governo brasileiro e que os vice-cônsules recém-destacados para as localidades fronteiriças não conseguiam fazer com que tal prática diminuísse.

O problema na região era antigo. Ainda no ano de 1859, o vice-consulado da Argentina, em Uruguaiana, reclamava do excesso de exigências que as embarcações tinham que cumprir para poder navegar o que, segundo o vice-cônsul, dificultava as trocas comerciais com os portos do Alto Uruguai e do Baixo Uruguai (Ofício Vice Consulado Argentino em Uruguaiana 22 Jul. 1859. AMREARC). Assim, o conflito entre os dois países se intensificava sempre que os vice-cônsules brasileiros tentavam coibir as práticas estabelecidas de longa data na região fronteiriça. Comércio e contrabando eram duas atividades que se desenvolviam paralelamente nessa região sendo difícil separar um do outro.

Franco Melchior Carneiro de Mendonça propunha, ainda, obrigar todos os veículos que saíssem para a Campanha (região) apresentarem à estação fiscal do lugar de procedência, dentro de um prazo razoável que essa lhes marcaria, certificado de descarga dos gêneros que conduzissem, comprometendo-se a não fazer uso ilegal de suas mercadorias em benefício do contrabando. A fiança a que estariam sujeitos os transportadores nunca seria menor que a importância



dos impostos a que estivessem sujeitos os produtos, devendo todo veículo ser acompanhado das mesmas disposições regulamentares que subsistiam nas embarcações mercantes. Salientava, ainda, que era imprescindível exercer a mais rigorosa fiscalização e conferência dos volumes e das mercadorias despachadas. Entre as medidas repressivas, argumentava que, em caso de apreensão em flagrante ou fora dele, era fundamental a imediata punição dos contrabandistas sem protelação e que o presidente da Província fosse investido de poder de tribunal em última instância. Terminava dizendo que todos os funcionários da Alfândega de Uruguiana deveriam ser substituídos (MENDONÇA, 1863. IR<sup>2</sup> 1. AN).

Em 17 de maio de 1865, o representante da Argentina, no Rio de Janeiro, enviou ofício ao Ministro de Relações Exteriores do Brasil solicitando conversações sobre as questões mercantis entre os dois países. Sustentava que o espírito liberal que regia a conduta da República nos últimos dez anos não podia deixar de incentivar o comércio entre os dois países e que:

[...] a importância crescente do movimento mercantil sobre o Alto Uruguai, entre as possessões argentinas e brasileiras, tem feito compreender ao governo da república a conveniência que havia para os dois Estados que alimentam este comércio, diante de maiores e mais eficazes facilidades. Daí também a experiência tem demonstrado aquele Governo que a mesma necessidade daquelas possessões tão vantajosa para suas recíprocas trocas, será sempre um abrigo a impunidade do contrabando que prejudica a Renda de ambos os Estados (Notas de Governo a Governo. Argentina. 1865. 17 de maio de 1865. AHI).

Salientava, ainda, que os dois governos tinham que usar todos os meios para evitarem a prática do contrabando tanto quanto fosse possível. Para isso, propôs um convênio aduaneiro que facilitasse o comércio lícito pelo Alto Uruguai, com maior vigilância entre os dois países, para facilitar a fiscalização. Propunha que:

[...] os governos contratantes nomearam um empregado interventor em cada uma das Aduanas do outro, que existam no Alto Uruguai para que procedam de acordo com os administradores em todas as operações de aduana, do comércio de ambos os países, sujeitando-se as leis dos países onde exerçam suas funções, para a verificação e reconhecimentos necessários e para as certificações e demais documentos que devem expedir a aduana correspondente (Notas de Governo a Governo. Argentina. 1865. 17 de maio de 1865. AHI).

Os empregados interventores estariam sob-regime disciplinar da aduana em que trabalhassem. O governo do Império respondeu que o acordo sobre as aduanas não teria bom efeito se não fosse articulada a participação do Uruguai, sem a qual o contrabando

continuaría ocorrendo e a medida se tornaria ineficaz (Notas de Governo a Governo. Argentina. 1865. 7 junho 1865. AHI). Em virtude disso, tal acordo não teve seguimento.

No final da década de 1860, em relatório sobre a situação nas fronteiras, a comissão encarregada chegou à conclusão que o controle sobre esses espaços era totalmente precário. Mesmo nos locais onde existia uma barreira natural como o Rio Uruguai, o contrabando de todo o tipo fluía livremente devido à enorme quantidade de passos existentes e à impossibilidade de controlar os mesmos. Alguns desses passos eram melhores que os oficiais, sendo também preferido pela população fronteiriça por este motivo. Além disso, o fato de que quem fazia a guarda ser morador da localidade, facilitava o trânsito de mercadorias e pessoas conhecidas dos guardas:

Já vê vossa Ex. que aquele que quiser passar contrabando ou passar criminosamente de um estado para outro, não fica embaraçado, nem pelas guardas, nem por mau passo; ao contrário, a existência das guardas, dá aos contrabandistas a segurança de sua livre passagem pelos outros pontos visto que não ignoram onde elas estão (MELLO, 1868, p. 34-35).

Propunham-se, como solução, guardas volantes e incertos e nunca moradores do local, para tentar romper a rede de solidariedade que, muitas vezes, unia contrabandistas, guardas, administradores, fiscais e população.

Desde o início da década de 1870, aumentou a preocupação do Governo Imperial com o contrabando na região fronteiriça do Rio Grande do Sul. Estudava-se a possível adoção da tarifa especial incorporando novos produtos com tarifa reduzida, mas esperava-se um acordo com o Uruguai e com a Argentina para possibilitar essa mudança. Também houve proposta da criação de um corpo de cavalaria específico, dividido em esquadrões, para fiscalizar a fronteira e combater o contrabando. Salientava-se que era importante a criação de novos postos fiscais na zona de fronteira e de um sistema uniforme de talões para despacho de mercadorias, a fim de evitar as fraudes feitas com o uso dos mesmos. Além disso, os funcionários das alfândegas e mesas coletoras deveriam ser de localidades diferentes para impedir favorecimentos. O mesmo procedimento deveria ser adotado para os policiais. Tais propostas, se colocadas em prática, dificultariam a ação dos contrabandistas (PARANHOS, 1874, p. 76-78).

A partir do final da década de 1870, cresceu a pressão para adoção de uma tarifa especial como única maneira de desestimular o contrabando na Província. O ministro da Fazenda sustentava que o comércio nas praças de Rio Grande e Porto Alegre “[...] continua a ressentir-se seriamente dos efeitos do contrabando [...]” que diziam ser feito pela fronteira. Para averiguar as condições foram realizadas duas comissões que, mais uma vez, propuseram as mesmas medidas para coibir

o contrabando (PARANHOS, 1874, p. 73). Finalmente, em 1879, foi adotada a tarifa especial para a Província do Rio Grande do Sul. A proposta havia sido posta em prática por Gaspar Silveira Martins. Ela gerou aumento da receita das aduanas e diminuição do contrabando, mas não sua extinção. Ele novamente se metamorfosearia e continuaria existindo.

Além da adoção da tarifa especial, eram propostas outras medidas para coibir o contrabando. Entre elas: lanchões armados no rio Uruguai e mais guardas terrestres, uma legislação mais rígida com extradição de nacionais homiziados em países vizinhos, penas mais severas para contrabando na fronteira, estabelecimento de tratado com Uruguai e Argentina para uniformização de tarifas. No acordo a ser estabelecido com os outros países fronteiriços deveria ser acrescentado a seguinte cláusula:

As Altas Partes contratantes no acordo em que se acham de prover as medidas necessárias para reduzir ate extinguir o contrabando, que, com desobediência das leis e escândalo da população honesta, se pratica nas respectivas fronteiras, se obrigam a manter, cada uma de sua parte, uma força fluvial encarregada de policiar constantemente os rios Uruguai e Quarai; e bem assim qualquer outro que possa servir para trânsito dos gêneros e mercadorias contrabandeadas; podendo as embarcações das altas partes contratantes chamar a fala, visitar e aprisionar, havendo para isso razão e motivo, a qualquer, navios, barcos, chatas, lanchas, ou outro qualquer, seja qual for a sua natureza e denominação – que se tornar suspeito ainda quando arvorada traga a bandeira de uma das outras: devendo unicamente no caso de realizar-se a suspeita de ser o navio, barco, chata etc., efetivamente contrabandista, e de pertencer a nação cuja for a bandeira que tiver arvorada, mandar a embarcação apreensora entrega-lo no porto mais próximo pertencente a respectiva nação; e neste caso pertencerá e será entregue, conforme as leis fiscais, metade do produto da apreensão ao apreensor (PARANAGUA, 1883. Anexo D, p. 22.).

Ainda constava a proposta exótica de que a polícia terrestre, em perseguição a criminosos, poderia entrar em território de países vizinhos. Todas estas propostas esbarravam no mesmo problema: a soberania das nações, já que não havia como permitir, dentro do direito internacional da época, que forças fluviais ou terrestres entrassem no território de outro país, mesmo sendo para perseguir contrabandistas ou criminosos, pois tal atitude seria considerada uma violação do Direito Natural e das Gentes. A apreensão de embarcações também esbarrava no mesmo problema, já que forças navais do Brasil não poderiam apreender ou fiscalizar embarcações com bandeira da Argentina que circulassem na parte do rio que estava sob soberania desse país.

No Relatório do Conferente da Alfândega do Rio de Janeiro, José Baptista de Castro e Silva, eram apresentadas novas ponderações sobre o tema. Em relação

à fronteira com a Argentina, sublinhava que a mesma era constituída por um dos maiores rios internacionais, o rio Uruguai, mas que, apesar disso, ininterruptamente, barcos e vapores de todos os formatos e tamanhos somados a facilidade de navegação, além da proximidade das povoações da fronteira das margens do rio, faziam com que a fiscalização se tornasse extremamente difícil de ser realizada (OLIVEIRA, 1889. Anexo B. p. 3-4.). Acrescentava que as estações fiscais estavam muito distantes uma da outra, “[...] tendo cada uma delas a guardar e vigiar uma zona de dezenas de léguas [...], que possuíam enormes facilidades naturais para o exercício do contrabando, “[...] difícil, se não impossível, será sempre garantir uma fiscalização absolutamente satisfatória” (OLIVEIRA, 1889. Anexo B. p. 4.). Susana Bleil de Souza, por sua vez, comentou que o rio Uruguai era um facilitador da navegação ao longo da fronteira e que sua extensão dificultava as fiscalizações por parte das autoridades (SOUZA, 1995, p. 130).

Oliveira dizia ainda que não era somente de “[...] uma fonte que se alimenta o contrabando na fronteira, mas de todas àquelas de que tira ele a sua existência” (OLIVEIRA, 1889. Anexo B. p. 6.) e que somente a tarifa especial não garantia o fim do contrabando, pois havia facilidade para conseguir as guias *permisos* de transporte e depósito de mercadorias que ficavam na fronteira, sob guarda dos próprios comerciantes que as retalhavam e acomodavam como queriam e que:

Com todas essas franquezas concedidas ao comércio de trânsito, é fácil de ver que não é prejudicado somente o Império, onde as mercadorias encontram fácil ingresso por todos os pontos da fronteira, já em partidas consideráveis, ao favor de uma população vagabunda, aventureira, e arrojada, entre a qual recruta o contrabando os seus agentes por qualquer insignificante salário, buscando de preferência os pontos menos guardados, e não raro opondo força a força, já é sorrelfa, fracionada em pequenas parcelas, e de mil modos disfarçadas, conduzidas por toda qualidade de gente, que ao primeiro sinal de perseguição as abandona [...] (OLIVEIRA, 1889. Anexo B. p. 5.).

Dizia, ainda, que por “Santa Rosa e pelo Ceibo” as mercadorias seguiam rio acima em chatas e em vapores apropriados a acostarem as margens do rio e, então, aí, eram transportadas para as margens brasileiras (OLIVEIRA, 1889, Anexo B. p. 6).

Por conseguinte, o contrabando continuava disseminado pelo rio Uruguai, utilizando diversas embarcações, e o trabalho de diversas pessoas das mais diversas origens e de variados segmentos sociais. Os contrabandistas faziam o seu negócio à noite, escondidos pela escuridão ou durante o dia em locais e horários determinados. Mais uma vez, era visualizada a dificuldade de locomoção dos responsáveis pela fiscalização como uma das causas de falta de combate

ao contrabando e enumeradas às dificuldades dos órgãos fiscalizadores. O autor reconhecia que o contrabando não era no volume que as reclamações das praças comerciais de Pelotas, Rio Grande e Porto Alegre faziam crer, mas que o mesmo era significativo e que ocorria, ainda, o contrabando feito por funcionários corruptos das repartições públicas fiscalizadoras.

Entre as formas de irregularidades oficiais apresentava:

[...] averbação de descarga ou entrada no armazém e de conferência do manifesto sem data e sem assinatura; assinatura e agência de despacho por pessoa incompetente; mercadorias não classificadas no termo da tarifa; volumes cuja entrada para o armazém não consta dos despachos; falta de base para verificação da legalidade das taras; abatimento indevidamente concedido para taras e para quebras; quebras e taras englobadamente deduzidas da totalidade dos direitos; cobrança dos direitos pelo peso líquido quando devidos pelo peso bruto; recolhimento e despacho de inflamáveis no armazém interno da alfândega; falta de cobrança da percentagem de 40% sobre o fumo fabricado; distribuição ou calculo antes da conferência com o manifesto; distribuição processo de despacho antes de devidamente selados; falta da primeira conferência por empregado para ela designado; falta das declarações precisas para abatimentos dados aos tecidos mistos; falta da distribuição justificativa da saída realizada; saída efetuada antes do pagamento ou distribuição; falta de conferência de saída; falta de recibo dos donos ou consignatários, e tudo isto, não isolada ou singularmente, não por este ou aquele empregado ou despachante, mas em profusão, e por todos sem exceção (OLIVEIRA, 1889. Anexo B. p. 9.).

Tudo isso propiciava as fraudes nos despachos pela alfândega, que eram todos repletos de irregularidades. Dessa maneira, os contrabandistas conseguiam introduzir mercadorias de alto valor, como se fossem mercadorias de baixo valor. Também, dessa forma, introduziam, no Rio Grande do Sul, mercadorias que não teriam tarifa reduzida, como se as tivessem e seguiam para seus respectivos destinos.

Outro problema levantado nos relatórios sobre contrabando dizia respeito à extensão da fronteira. Sobre a Mesa de Rendas de São Borja, José Baptista de Castro e Silva comentava que a Vila tinha uma população de 2500 habitantes e que a sede fiscal localizava-se no Passo.<sup>11</sup> O município possuía uma fronteira fluvial de 240 km desde a foz do rio Botui até proximidades da Colônia Militar do Alto Uruguai. Era, predominantemente, pastoril, mas cultivava, também, cereais, cana-de-açúcar, fumo e outros gêneros. Salientava que a mesa de rendas possuía um trabalho bastante regular, mas que a extensão da fronteira e os inúmeros passos existentes na mesma dificultavam qualquer trabalho de fiscalização.

Em suas palavras:

11 O Passo atualmente é um Bairro do Município de São Borja, na segunda metade do século XIX já era habitado, inclusive por muitos estrangeiros, esta posicionado as margens do rio Uruguai cerca de 6 Km do centro de São Borja.

A extensão da fronteira que tem a fiscalizar, com os seguintes pontos a guardar: o Passo de Santo Isidro em uma linha de 40 km, desde a barra do Piratiny até ao porto do Oliveira no rio Ipahy; o passo de Garruchos em igual extensão, desde a barra do Piratiny até o porto do Mestrinho; o ponto do Manoá até Mercedes, com uma extensão de 30 km; o Passo de São Marcos em frente a povoação argentina de Santo Tomé, em linha de 36 km, desde a barra do (l)Camaquan até Mercedes; o passo de Santa Luzia com extensão de 30 km, desde o porto de Proença até o Passo de Sant'Anna; e a Ilha Botuhy; - não permite uma fiscalização regular com os simples recursos de que dispõe a mesa, a saber: quatro guardas e um escaler tripulado por dois marinheiros, precisando pelo menos o aumento de 6 guardas, seis marinheiros e um escaler, e convindo para maior celeridade de comunicação entre aqueles pontos e a sede da administração, assim como para inspeção do serviço por parte desta última que seja ela dotada com uma lancha a vapor de pequeno calado e boa marcha (OLIVEIRA, 1889. Anexo B. p. 15.).

Recomendava a construção de uma casa na beira do rio, pois, com mais recursos, a Mesa poderia cumprir melhor suas funções. A ação fiscal deveria ser auxiliada pela guarda de linha que estava composta de 40 homens e que o chamado 3º Regimento de Cavalaria, composto por esses 40 praças e um oficial, teria que cobrir passos de Sant'Anna, do Proença, de São Borja, São Marcos, Sarandi, Mercêdes, Carneadeira, Mestrinho, Garruchos, Santo Isidro e Santa Maria. Dizia ainda que, quando passou por São Borja, havia uma “[...] visível e ostensiva má vontade do comandante militar de fronteira para com o administrador [...]” e que o novo comandante deveria prestar melhor auxílio ao serviço de fiscalização (OLIVEIRA, 1889. Anexo B. p. 16.). Percebe-se que, apesar de todas as recomendações que haviam sido feitas desde a década de 1860, a situação na fronteira das mesas de rendas e demais órgãos finalizadores ainda era precária, não havendo nem pessoal, nem equipamentos suficientes para vigiar a região e o contrabando continuava sendo uma prática disseminada por toda a fronteira.

### **Considerações finais:**

O contrabando foi uma realidade presente nas comunidades fronteiriças de São Francisco de Borja e Santo Tomé, sendo uma forma de romper o isolamento das mesmas e uma maneira de diminuir o custo de vida das populações. O contrabando na região se dava em duas escalas. O de pequena escala acontecia entre as duas comunidades, era feito pelos próprios moradores das duas cidades e servia para consumo próprio ou de vizinhos. O contrabando de grande escala era feito pelo rio Uruguai, em sua maior parte, ou ainda por dentro da própria alfândega de Uruguaiana. O contrabando pelo rio Uruguai ocorria com o intermédio de Companhias de Navegação que transportavam produtos de Salto no Uruguai,

*Concordia* ou *Restauracion*, na Argentina, para São Francisco de Borja e Santo Tomé, usando fundos falsos, ou manipulando os talões de despacho e desembarcando mercadorias em passos escondidos das autoridades, nas ilhas do rio Uruguai, na calada da noite, ou mesmo durante o dia em passos e horas combinadas com autoridades corruptas.

O contrabando por dentro da Alfândega de Uruguaiana se dava pela manipulação dos talões de despacho e sempre com a conveniência ou incompetência das autoridades alfandegárias, dali seguiam por terra para São Francisco de Borja passando depois para Santo Tomé. Para tentar coibir o contrabando, foram propostas inúmeras medidas no período imperial: formação de uma cavalaria, uma esquadrilha no rio Uruguai, nomeação de funcionários de outras regiões ou províncias do Império, adoção de uma tarifa especial etc. Algumas destas medidas foram colocadas em prática, mas o que conseguiram foi que os contrabandistas e o contrabando se metamorfoseassem, continuando a acontecer de outras formas e conjunturas.

O contrabandista era por essência um cruzador de fronteira. O fiscal e o guarda de alfândega deveriam ser um exemplo de reforçador de fronteira, mas como vimos, muitas vezes, esses sucumbiam à prática do contrabando tornando-se, também, facilitadores do cruzamento na fronteira. Podemos identificar em outros agentes, como nos vice-cônsules encarregados de levantar informações sobre o comércio e o contrabando na região, a figura do reforçador da fronteira, aquele indivíduo que, com sua ação, contribui para reforçar a ideia da fronteira como limite que não pode ser ultrapassado sem o devido trâmite legal. O contrabando não foi apenas uma prática econômica que permitiu a diminuição do custo de vida das populações fronteiriças, apesar de ter sido também isso. Foi uma prática que, ao longo do tempo, gerou um determinado tipo de cultura, um determinado *habitus*. Assim, podemos dizer que o contrabando fazia parte da cultura da fronteira oeste do Rio Grande do Sul e, frequentemente, entrava em conflito como os pressupostos do Estado Nacional.

O contrabando, também, foi um forjador de laços transfronteiriços entre os diversos agentes sociais com ele comprometidos. Além de ser uma prática que criou solidariedade entre as pessoas envolvidas, contrabandistas, agentes do Estado envolvidos com o contrabando, pessoas que se beneficiavam do contrabando – comerciantes, estancieiros, criadores, população em geral – que, direta ou indiretamente, estavam envolvidas na atividade. O contrabandista era aquele indivíduo que, com sua ação de cruzar a linha divisória, acabava contestando a sua existência e a sua fixidez. Com sua ação, mesmo que não tivesse consciência disso, contestava a própria existência dos estados nacionais. O contrabandista

também era um agente social que criava uma ponte entre os dois ou mais mundos: o mundo do Rio Grande do Sul e o mundo da província de Corrientes; o mundo do comércio atlântico e destas cidades perdidas no sul da América Latina.

## Referências

ABADIE, Pedro Juan. *El Rio Uruguay empleo historico y posibilidades futuras*. Comision Administradora del Rio Uruguay; Talleres de Artes Gráficas Yusti SRL. Paysandu/Concepción do Uruguay, 1998.

ALVES, Francisco de Paula Rodrigues. “*Ministério da Fazenda Relatório*”. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1892. Disponível em: <<http://www.crl.edu>>. Acesso em 20 jan. 2011.

BARBOSA, Rui. “*Relatório do Ministério da Fazenda*”. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1891. Disponível em: <<http://www.crl.edu>>. Acesso em 18 jan. 2011.

BARROS, José D’Assunção. *História Comparada*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

BESCHOREN, Maximiliano. *Impressões de viagem na província do Rio Grande do Sul*. Tradução: Ernestine Marie Bergmann e Wiro Rauber. Porto Alegre: Martins Livr., 1989.

BRANDÃO, Francisco de Carvalho Soares. “*Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros*”. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional. 1884. Disponível em: <<http://www.crl.edu>>. Acesso em 16 dez. 2011.

BRAZIL, Maria do Carmo. *Río Paraguay: El mejor rio del mundo: Reflexões sobre o papel histórico e geoestratégico dos caminhos fluviais*. Estudios Historicos – CDHRPyB – Año VI - Julio de 2014 – n. 12. Uruguay. Disponível em: <http://www.estudioshistoricos.org/12/Rio%20Paraguay.pdf>. Acesso em: 02 maio 2015.

BUCHBINDER, Pablo. *Caudillos de pluma y hombres de acción: Estado y política en Corrientes en tiempos de la organización nacional*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento; Prometeo Libros, 2004.

CARNEIRO FILHO, Camilo Pereira. *Interações Espaciais e Cidades-Gêmeas na Fronteira Brasil-Argentina: São Borja/Santo Tomé - Itaqui/Alvear*. Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.

CHIARAMONTE, José Carlos. *Mercaderes del Litoral: Economía y sociedad em la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX*. Mexico; Buenos Aires: Fondo de cultura economica, 1991.

COLVERO, Ronaldo. *Negócios na madrugada: o comércio ilícito na fronteira do Rio Grande do Sul*. Passo Fundo: UPF, 2004.



Correspondência da Alfândega de São Francisco de Borja 16 de mar. 1850. AHRS.

Correspondências Delegados de Polícia São Francisco de Borja. 15 jul. 1859. AHRS.

Correspondencias dos Presidentes de Província. 17 out. 1857. IJJ 9. AN.

COSTA, Marcus Vinicius. *Nação, Contrabando e Alianças Políticas na Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul na Segunda Metade do século XIX: Relações Transfronteiriças entre as Comunidades de São Francisco de Borja e Santo Tomé*. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina, 2013.

FLORES, Mariana Flores da Cunha Thompson. *Contrabando e contrabandistas na fronteira oeste do Rio Grande do Sul (1851-1864)*. Porto Alegre: Dissertação de Mestrado em História. PPGH-UFRGS, Porto Alegre, 2007.

FLORES, Mariana Flores da Cunha Thompson. *CRIMES NA FRONTEIRA: a criminalidade na fronteira meridional do Brasil (1845-1889)*. Tese de Doutorado. Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

GRIMSON, Alejandro. Fronteras, estados e identificaciones en el Cono Sur. En libro: *Cultura, política y sociedad Perspectivas latinoamericanas*. Daniel Mato. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. 2005. p.127-142. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/grupos/mato/Grimson.rtf>. Acesso em 17 dez 2011.

HORA, Roy. *Historia económica de la Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2010.

MEDRANO, Lilia Inês Zanotti. *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina (1852-1889)*. Tese de Doutorado, São Paulo: Departamento de História. Instituto de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 1989.

MELLO, Francisco I. Marcondes Homem de. *Relatório*. Porto Alegre: Tipografia do Jornal do Comércio, 1868. AHRGS

MENDONÇA, 18 de abril de 1863. IR<sup>2</sup> 1. AN.

Notas de Governo a Governo. Argentina e outros. 1823-1898. 25 agosto 1864. AHI.

Notas de Governo a Governo. Argentina. 1865. 17 de maio de 1865. AHI

Notas de Governo a Governo. Argentina. 1865. 7 junho 1865. AHI.

Ofício Vice Consulado Argentino em Uruguaiana 22 Jul. 1859. AMREARC

OLIVEIRA, João Alfredo Corrêa de. *“Ministério da Fazenda Proposta e Relatório”*. Imprensa Nacional. 1888. Disponível em: <http://www.crl.edu>. Acesso em 16 jan. 2011.

OLIVEIRA, João Alfredo Corrêa de. *“Ministério da Fazenda Relatório e Proposta”*. Imprensa Nacional. 1889. Disponível em: <<http://www.crl.edu>>. Acesso em 17 jan. 2011.

PARANAGUA, João Lustosa da Cunha. *“Ministério da Fazenda Proposta e Relatório”*. Tipografia Nacional. 1883. Disponível em: <<http://www.crl.edu>>. Acesso em 15 jan. 2011.

PARANAGUA, João Lustosa da Cunha. *“Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros”*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1885. Disponível em: <<http://www.crl.edu>>. Acesso em 17 dez 2011.

PARANHOS, José Maria da Silva. *“Ministério da Fazenda Proposta e Relatório”*. Imprensa Nacional. 1874. Disponível em: <<http://www.crl.edu>>. Acesso em 21 jan. 2011.

SCHALLER, Enrique César. *Las exportaciones de los puertos de las provincias de Entre Ríos y Corrientes durante la primera mitad del siglo XIX*. San Carlos de Bariloche: Universidad Nacional del Nordeste, 2012. Disponível em: <<http://www.aahe.fahce.unlp.edu.ar/jornadas/iii-cladhe-xxiii-jhe/poncencias/Schaller.pdf>>. Acessado em: 01 fev. 2014.

SINIMBÚ, João Lins Vieira Cansasão de. *Relatório do Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Tipografia do Mercantil, 1853. AHRGS.

SOUZA, Susana Bleil de. *Comércio e Contrabando na Articulação Econômica do Espaço Fronteiriço Platino*. In: GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson; RECKZIEGEL, Ana Luiza e AXT, Gunter. *República Velha (1889-1930)*. Vol 3. Passo Fundo: Méritos, 2007. p. 305-333.

SOUZA, Susana Bleil de. *Os caminhos e os homens do contrabando*. In: *Práticas de integração nas fronteiras: temas para o Mercosul*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1995. p. 126-139.

TERUEL, Ana A. *Misiones, economía y sociedad*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2005.



