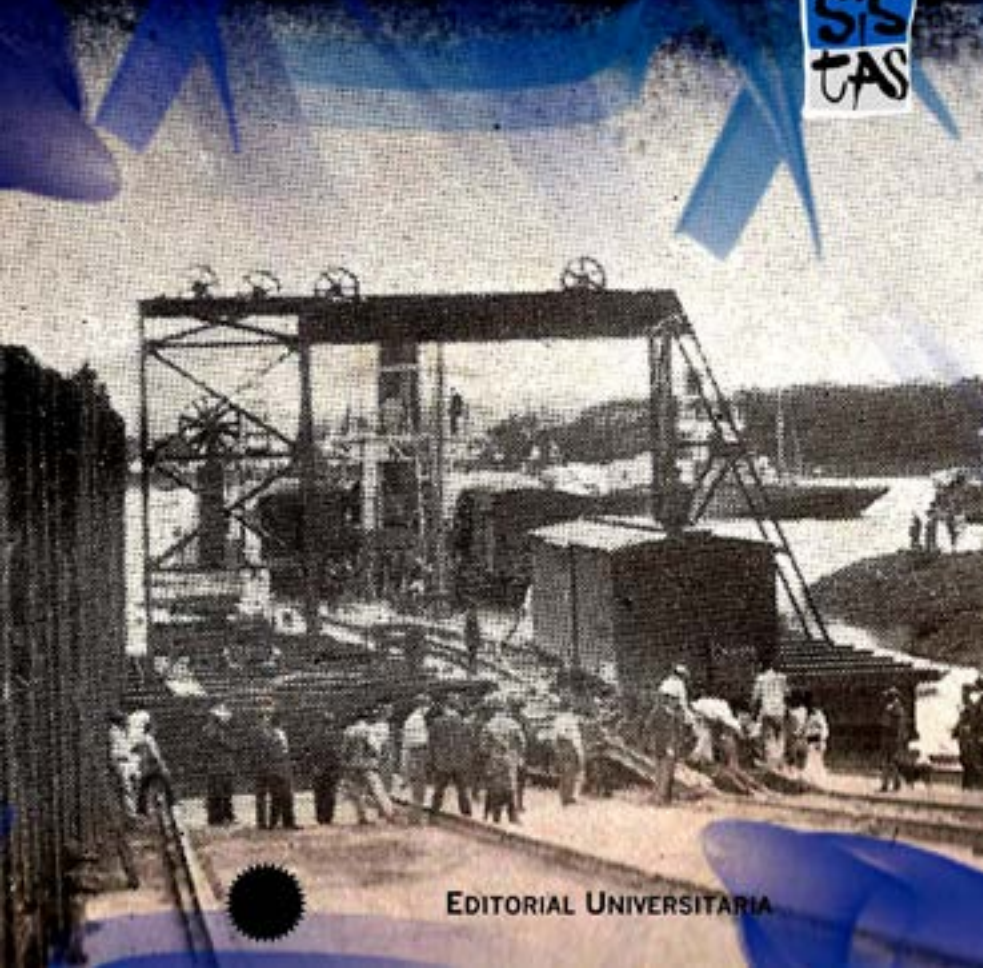


Daniel Alberto Alcaráz

La Navegación en el Alto Paraná

(1880-1920)

LOS
TESTI-
SIS-
TAS



EDITORIAL UNIVERSITARIA

Daniel Alberto Alcaráz

LA NAVEGACIÓN EN EL ALTO PARANÁ
(1880-1920)

LOS TESISISTAS

Daniel Alberto Alcaráz

LA NAVEGACIÓN EN EL ALTO PARANÁ
(1880-1920)

EDITORIAL UNIVERSITARIA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE MISIONES

San Luis 1870
Posadas - Misiones
Tel-Fax: (03752) 428601

Correos electrónicos:
edunam-ventas@arnetbiz.com.ar
edunam-admini@arnetbiz.com.ar
edunam-direccion@arnetbiz.com.ar
edunam-produccion@arnetbiz.com.ar

Colección: Los Tesistas

Coordinación de la edición: Claudio O. Zalazar

Armado de interiores: Javier B. Giménez

Corrección: Julia E. Renaut

Alcaráz, Alberto Daniel
La navegación en el Alto Paraná: 1880-1920. 1a ed.
Posadas: EdUNaM - Editorial Universitaria de la
Universidad Nacional de Misiones, 2010.
158 p.; 20x13 cm.
ISBN 978-950-579-164-4
I. Navegación. I. Título
CDD 623.89

Fecha de catalogación: 23/06/2010

Hecho el depósito de la Ley N° 11.723
ISBN: 978-950-579-164-4
Impreso en Argentina
©Editorial Universitaria
Universidad Nacional de Misiones
Posadas, 2010.
Todos los derechos reservados para la primera edición.

AGRADECIMIENTOS Y DEDICATORIAS..... 9

PRESENTACIÓN..... 11

CAPÍTULO I

LA INTEGRACIÓN DEL ESPACIO MISIONERO A LA REPÚBLICA ARGENTINA
DURANTE EL SIGLO XIX..... 13

La creación del Territorio Nacional de Misiones 22

La designación de ciudad San Martín (Corpus) como capital 26

La organización del espacio y las vías de comunicación en el
Territorio Nacional de Misiones..... 30

La Navegación del río Paraná y la red de puertos y picadas
en Misiones..... 37

La regularización del movimiento fluvial del Alto Paraná en las
primeras décadas posteriores a la federalización 50

CAPÍTULO II

POSADAS, CAPITAL DEL TERRITORIO NACIONAL DE MISIONES.
LA CONSOLIDACIÓN DE UN CENTRO COMERCIAL Y ADMINISTRATIVO 59

El puerto de Posadas y la navegación entre 1880 y 1920 69

Las comunicaciones entre Posadas y Corrientes 74

La extensión de vías férreas hasta el puerto de Posadas 82

CAPÍTULO III	
LA CONSTITUCIÓN DE LOS GRANDES MONOPOLIOS REGIONALES.....	91
La apropiación de la tierra en el Territorio Nacional	
de Misiones.....	94
El frente extractivo y la economía de la región vecina	
al Territorio Nacional de Misiones	104
Las empresas navieras y su relación con las estructuras	
del poder político	113
El reclutamiento de la mano de obra	122
CONCLUSIONES	141
BIBLIOGRAFÍA.....	151

AGRADECIMIENTOS Y DEDICATORIAS

Esta publicación ha sido posible gracias al apoyo invaluable de muchas personas que han aportado, desinteresadamente, ideas y sugerencias a lo largo de la elaboración de este libro que ahora se presenta para todo el público interesado.

A Graciela Cambas que constantemente me estimula a seguir profundizando esta investigación, a Noemí Duarte y Eligio Domínguez, quienes con su apoyo desinteresado supieron dar aliento para que esta publicación sea posible. A Ana María Gorosito, que supo facilitarme documentación y fuentes muy valiosas para la elaboración de este trabajo, a Jorge que tuvo una inquebrantable paciencia y me facilitó muchos medios técnicos durante los años que duró esta investigación. A Norma Oviedo y a Hugo Benmaor por invitarme a trabajar sobre la historia de Villa Blosset, ya que de alguna manera esa labor me motivó a investigar el significado de la rica historia adyacente a ese barrio, el puerto y la navegación en el territorio misionero, en épocas en que no existían grandes avances técnicos que permitiesen mejorar las comunicaciones fluviales.

Con este trabajo también pretendo reivindicar la memoria y el sacrificio de los mensúes; aquellos hombres de los obrajes que dejaron su vida y su sangre en esta tierra colorada, ya que gracias a ellos ha sido en gran medida posible que en Misiones se sentaran las bases para el proceso migratorio que repobló la provincia a partir de la segunda década del siglo XX en la región del Alto Paraná y el resto de la misma;

y que sin embargo son los grandes ausentes de nuestra historia, desde que a principios del siglo XX, las picadas y los caminos existentes entonces comenzaron a ser el vestigio de ese pasado de obrajes mensúes y capangas que comenzaba a dar lugar a una nueva etapa en la historia de Misiones, cuando empezaron a aparecer las colonias agrícolas que se irían consolidando hasta ser los pueblos y ciudades que hoy se levantan en la mayor parte del territorio.

Por último quiero dedicar este trabajo a todos los que han aportado algo alguna vez. Aunque ello es siempre una tarea difícil, en este reconocimiento están incluidos todos mis compañeros de la carrera de historia de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de la U.Na.M. También quiero dedicar este trabajo a mis padres, por todos estos años de ausencia en la casa y el pueblo donde crecí y a todos y cada uno de mis hermanos y especialmente a Mariana Belén a quien le dedico este libro con todo el cariño y espero que pueda leerlo algún día cuando sea grande

PRESENTACIÓN

“La época de oro para las flotas fluviales misioneras tuvo su punto culminante en el periodo comprendido entre los años 1900 y 1925. (...) en el periodo expresado, Misiones era una potencia en orden a la calidad y cantidad de barcos que con matrícula local hacían el recorrido hasta Puerto Méndez, cabecera natural y acceso obligado a esos herborosos y oscuros saltos del Guayrá. El Tembey, el Edelira, el Dolores, el Anita y el Bell de la Cia. Barthe: El Iberá, de Juan B. Mola y Cia. El España y el Salto de Nuñez y Gibaja y el villa Franca de Julio T. Allicca, iban y venían en un trajinar incesante, tocando puertos Argentinos, paraguayos y brasileños. El comercio que promovían tenía así un acentuado carácter internacional, tonificando la economía de la región que utilizaba el río como única vía para la salida de sus productos (...) En el pasaje formaban legión los trabajadores conchabados, que con guitarra catre y mujer se trasladaban a los obrajes del Alto Paraná (...) De aquel conjunto de barcos había uno que gozaba de particular fama: Era el España, por la cordialidad de su personal, la calidad y la abundancia de su comida y ese ambiente de animación que reinaba permanentemente a bordo. El pueblo le dispensaba simpatía y en su homenaje cantaba esta copla aún no olvidada: “mañana sale el España –para el Alto Paraná- y allí solo se come reviro y yopará, y seguía también un conocido estribillo en guaraní...”¹.

1- Brañas Balbino. 1979. p. 90.

CAPÍTULO I

LA INTEGRACIÓN DEL ESPACIO MISIONERO A LA REPÚBLICA ARGENTINA DURANTE EL SIGLO XIX

Desde comienzos del siglo XIX y con posterioridad a las luchas de emancipación en el Río de la Plata; el extremo nordeste de la República Argentina, donde se encuentra la actual provincia de Misiones, se reconoce como un espacio que fue objeto de saqueos y ataques militares tanto de fuerzas brasileñas como paraguayas.

En ese contexto los pueblos de las antiguas reducciones de indios guaraníes, aún existentes, aceleraron el proceso de desintegración social que estaban experimentando. Cuando los pueblos fueron saqueados e incendiados, la población pereció o emigró y finalmente los que sobrevivieron, optaron por retirarse hasta otros lugares más seguros transformando a la región en un espacio ocupado por grupos humanos dispersos, donde la participación de una autoridad estatal era casi nula, a excepción de las esporádicas actuaciones del gobierno de la Provincia de Corrientes y el de la república del Paraguay, y el gradual plan de ocupación con colonos y fortines implementado por Brasil.

La región se vio sometida a una constante inestabilidad política con posterioridad a la desestructuración de la organización social jesuítica y así se mantuvo a lo largo de gran parte del siglo XIX. A ello se sumaron las sucesivas devastaciones, producto de las continuas guerras, hasta que finalmente, cuando se resolvieron medianamente los conflictos internos; estalló la guerra de la triple alianza que involucró a los Estados nacionales en pleno proceso de conformación y en pugna

por el control político y económico del espacio que comprendía entre otros, al área del actual espacio misionero.

Los problemas limítrofes y de soberanía relacionados al control y la explotación de los recursos naturales llevaron a los países de la región de la Cuenca del Plata al desenlace trágico de la “Guerra de la Triple Alianza”² y de esa manera quedaron resueltos los problemas limítrofes al menos en una parte, en la que no había acuerdo con el gobierno paraguayo, que tenía bajo su “custodia” al departamento de Candelaria, cuya extensión abarcaba la mitad de la actual Provincia de Misiones.

El origen de los conflictos jurisdiccionales tenía orígenes, en las disputas territoriales entre las antiguas colonias españolas y portuguesas, que desmembradas de los centros metropolitanos comenzaron el largo proceso que los llevó a la conformación de los actuales Estados nacionales.

Las nuevas organizaciones políticas en gestación, durante la transición de la etapa colonial a la conformación de los Estados Nación, fueron precisando el control eficaz del territorio y los puestos de frontera, situados en los caminos y ríos que garantizaban el control de la explotación de los recursos naturales y la organización de las actividades económicas para su aprovechamiento. (Cf. Oviedo Norma; 1994; p. 42).

2- La guerra se desarrolló entre los años 1865 y 1870 e involucró a los gobiernos de Argentina, Brasil y Uruguay contra el de Paraguay. Julio J. Chiavennatto plantea en base a la documentación recopilada en los archivos de estos países el análisis del contexto económico y político de la época, arribando a la conclusión de que tras la destrucción de la economía paraguaya, que logró alcanzar avances importantes, al punto de constituir antes del conflicto una potencia económica en el orden sudamericano, sobre la base de un fuerte proteccionismo y la inversión del Estado en el desarrollo de las industria siderúrgica y textil entre otras.

Por esta circunstancia entraba en directa contradicción con los intereses británicos en la región, que hábilmente mediante sus diplomáticos, logró organizar pactando con las oligarquías locales de los países Aliados la manera en que se llevaría adelante la destrucción del Paraguay. Para el autor esta campaña había sido financiada con armas y dinero de la banca inglesa y al finalizar el conflicto los cuatro países involucrados terminaron cargando sobre sí una pesada deuda externa que los ligaba a los intereses de Gran Bretaña. Cf. Autor en: “A guerra do Paraguai; Genocídio Americano”. Chiavennatto J. Julio. São Paulo. 1980.

Durante las décadas en las que transcurren los años desde 1810 al año 1865, entre la Revolución de Mayo y la guerra de la Triple Alianza, el proceso histórico estuvo signado por constantes pujas y disputas territoriales. En el año 1811, el Paraguay ocupó parte del actual espacio misionero sobre los pueblos lindantes a la margen izquierda del Paraná, sobrepasando la anterior frontera ubicada en los márgenes del arroyo Tebicuarí, hasta entonces límite natural entre Misiones y el Paraguay. Con la ocupación también consiguió llevarse los materiales en oro y plata de las iglesias, la población indígena y mestiza igualmente hábil para la explotación de los recursos económicos y el reconocimiento del espacio territorial. (Cf. Oviedo; 1994; p. 36).

La decisión del Paraguay de ocupar el territorio misionero estaba vinculada a los intereses políticos, militares, económicos y la búsqueda del libre comercio para dar salida a su producción utilizando la navegación de los ríos interiores de la Cuenca del Plata, que le estaba denegado por Juan Manuel de Rosas representante de las provincias de la Confederación Argentina hasta 1852.

Por otra parte, Brasil a partir de la década de 1820 compartió con Paraguay un intenso tráfico comercial que requirió caminos, pasos y pueblos con controles militares para vigilar la circulación económica, que se realizaba sobre la región sur del actual espacio misionero, que luego sirvieron para la ocupación efectiva del espacio, por parte del Paraguay.

La constante disputa por el control territorial entre el Paraguay, la Confederación Argentina (particularmente con la provincia de Corrientes) y el imperio del Brasil crearon un clima de inestabilidad política que se manifestó en conflictos y reclamos de una intensidad moderada. Esto llevó a que en el actual espacio misionero no se constituyeran, en ese periodo, nuevos poblados importantes que brindasen seguridad y atrajeran el interés de los lugareños para conformar asentamientos humanos de carácter estable. Los escasos poblados existentes eran de poca magnitud y se conformaron “espontáneamente” en el sur del espacio misionero, sobre la base de los antiguos pueblos jesuíticos.

La población de Trincheras de San José constituyó el único poblado importante, pero bajo el resguardo de una fortificación militar, por donde tenía lugar la circulación de mercancías de la importación

y exportación de productos elaborados o consumidos por la economía paraguaya.

La cuestión fronteriza fue una problemática siempre latente, aunque generalmente resuelta por medios pacíficos y conflictos de baja intensidad, hasta el desencadenamiento de la guerra de la triple alianza. Antes de la gran guerra, la posesión de una fuerza militar organizada en los puestos de frontera desempeñaba un rol fundamental en la acción de reclamo y ejercicio de la soberanía en la región.

Por otro lado, en relación a la ocupación correntina de la zona sur de Misiones, el decreto de Gervasio Antonio Posadas del año 1814, que no fuera tratado por el Congreso Nacional, fue aprobado por la legislatura Correntina en el año 1832 y establecía entre otras cosas la inclusión del territorio de las Misiones a la jurisdicción correntina. Hacia el año 1832 el gobernador de Corrientes Pedro Ferré avanzó sobre la posesión paraguaya de Misiones, reivindicando para la provincia de Corrientes la frontera lindante al margen del río Uruguay, basándose en los elementos jurídicos que brindaba el antedicho documento para ocupar así, el espacio de las Misiones. De esa manera esa provincia argentina, obtuvo la soberanía sobre la costa del río Uruguay y luego de la guerra de la triple alianza, pasó a dominar completamente el territorio que comprendía desde la orilla izquierda del río Paraná hasta el río Iguazú y Uruguay.

El panorama de inestabilidad política, luchas y alzamientos militares entre las provincias argentinas contra Buenos Aires, permitió al Paraguay llevar a cabo un control del espacio misionero mediante pactos implícitos con Corrientes y el emplazamiento de fortificaciones como el de Trincheras de San José hasta la guerra de la Triple Alianza.

El control territorial siempre estuvo sujeto a las contingencias político militares de la región. Los acontecimientos militares tales como el movimiento de Artigas y Andresito 1815-1819, la invasión portuguesa 1816-1817, la República Entrerriana de Ramírez y el cacique Aripí 1820-1821, la ocupación correntina en 1827, la guerra con el Brasil 1825-1828, y la ocupación correntina del año 1832 y la guerra de la triple alianza 1865-1870. (Cf. Oviedo; 1994; p. 52).

Las estrategias del control del espacio se basaron en el poderío militar, la capacidad de movilización de fuerzas, tanto fluvial como te-

rrestre, en los campamentos y guardias que realizaban las expediciones sobre el territorio en disputa, sobre todo en resguardo de los recursos económicos que significaban bienes valiosos, principalmente los yerbales silvestres del territorio, que dieron al Paraguay antes de la guerra, el control del mercado platino consumidor de yerba mate. (Cf. Bolsi A.; 1986; p. 42).

Además del control de los recursos económicos, en lo político el control territorial permitió imponer una autoridad y una soberanía que facilitó la ocupación de hecho en el área, instalando en puntos geográficos estratégicos, fortines que contaban en sus cercanías con población permanente. El objetivo de las fortificaciones era ejercer un dominio militar del espacio económico de interés.

De esa manera Trincheras de San José³, sirvió de base para la futura población de Posadas, después de cumplir con la defensa del territorio y de resguardo del comercio del Paraguay. Eran frecuentes las expediciones y corridas que salían desde el fortín de Trincheras de San José, recorriendo los antiguos pueblos jesuíticos. En esas expediciones participaban numerosos contingentes de soldados armados de las fuerzas militares del Paraguay. Las expediciones generalmente eran grupos de 3000 o 4000 hombres armados que recorrían los viejos pueblos jesuíticos que poseían yerbales como San Carlos, Candelaria, San José, Apóstoles, Concepción, Santa María y San Javier. Mientras que las corridas eran excursiones de grupos menores, que se desprendían de las expediciones entre aproximadamente 70 soldados que rastrellaban ligeramente los antiguos caminos jesuíticos y las picadas recientemente abiertas en busca de explotadores “ilegales” de yerba mate y pastores de ganado. (Cf. Oviedo N.; 1994; p. 62-63).

3- Sobre el espacio en que se levantaba este fortín, se encuentra actualmente emplazado el casco céntrico de la ciudad de Posadas. Desde la documentación del Archivo Nacional de Asunción, aparece denominado como Campamento de la Rinconada de San José, pero en el discurso de los comerciantes y pobladores del lugar era conocido como Trinchera de Itapúa o de los paraguayos. Los militares brasileños que se asientan allí después de la guerra la reconocen como Trinchera de San José. En ese lugar había una capilla destinada al santo patrono San José. Actualmente el escudo de la ciudad de Posadas incluye una muralla aludiendo a ese antiguo campamento militar y el patrono del lugar, conmemorándose por ello feriado local al día 16 de marzo de cada año. (Cf. Oviedo N.; 1994).

Esas expediciones y corridas tenían la finalidad de destruir cualquier asentamiento de población o campamento que hallasen, además de vigilar la protección de los yerbales para que no fuesen explotados por comitivas organizadas por comerciantes de origen correntino o brasileño. Las expediciones estaban autorizadas por el gobierno del Paraguay para arrestar a todo habitante o explotador ilegal y destruían a su paso los rancharíos e instalaciones existentes, tomando como prisioneros a todo el conjunto de la población ambulante por el Territorio.

Cuando se consolidó el fortín paraguayo de Trincheras de San José, al concluir la edificación del campamento militar que comenzara en el año 1833, las expediciones y corridas se realizaron más periódicamente y fijaron un principio de soberanía para el Paraguay.

Durante la etapa de la ocupación paraguaya de la margen izquierda del Paraná (1811-1865), este país apuntó a asegurar el control de la costa fluvial, instalando guardias que custodiaban los pasos y fiscalizaban los movimientos en ambas márgenes del río.

El campamento de Trincheras de San José constituía un punto de avanzada en la frontera del Paraguay, muy próxima al límite con las poblaciones correntinas. El fortín contaba con infraestructura para tropas militares y alojaba en su interior a un número considerable de hombres. La elección del punto en que se levantaba Trincheras de San José permitió efectuar el control del espacio económico al Paraguay, dado que contaba con la confluencia de caminos que surcaban la región, además de un puerto natural que facilitaba el transporte y las comunicaciones por el río Paraná.

La política del Paraguay de ocupación militar y la proclamación de la soberanía sobre la margen izquierda del río Paraná, halló a lo largo del tiempo constantes encontronazos con los intereses de la Confederación Argentina y el imperio del Brasil. La situación permitió construir, desde la perspectiva de nuestra historia oficial, la idea de Misiones como un espacio “vacío”, ámbito propicio para “mal vivientes”, fugados de la ley, ocupada por tribus de indios “salvajes”, especialmente guayanaes monteses y guaraníes ex reducidos. (Jacket H.; 2001; p. 84-85).

Sin embargo tal definición del territorio no tiene en cuenta que ello no impidió la explotación de los recursos naturales de la región tales como maderas, yerba mate silvestre, naranjales e incluso de ha-

ciendas⁴ que eran explotados tanto por los paraguayos, correntinos y brasileños. Además era habitual la utilización de las antiguas instalaciones jesuíticas y de los medios de comunicación disponibles.

La economía de la región estuvo orientada por la demanda de los mercados del Río de la Plata. La producción y consumo de la yerba mate, la extracción de maderas, cuero y carne vacuna eran una actividad importante que se desarrolló en Misiones. La organización de esa producción también implicó una especialización en la producción. La especialización respondió a las disposiciones naturales del espacio misionero. Así mientras los campos sur orientales fueron usados para la ganadería, utilizaron la vía fluvial del río Uruguay para alcanzar la producción hasta los puertos de Montevideo y Buenos Aires. El río Paraná también sirvió a los mismos fines, pero utilizando a Posadas (Trincheras) como puerto de cabecera.

Esa situación se mantuvo más o menos estable hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando en el contexto de las conquistas territoriales, la confederación Argentina, el Paraguay y el imperio del Brasil, sin un acuerdo explícito acerca de los límites a respetarse resolverían la disputa territorial, al menos en una parte del territorio en que no había acuerdo, al finalizar la guerra de la Triple Alianza.

Así el extremo nordeste de la república, donde se sitúa actualmente Misiones, pasó a integrar la confederación de provincias Argentinas bajo la jurisdicción de la provincia de Corrientes. La soberanía Argentina sobre el espacio misionero en adelante sería indiscutida en lo que respecta a los asuntos limítrofes con el Paraguay.

En 1876 la República Argentina había firmado el tratado de paz definitivo con Paraguay, estableciendo el río Paraná como límite entre ambos Estados. Aun quedaban pendientes los acuerdos de límites con el Brasil, cuestión que el gobierno central proseguía con la gestión de la regularización de las fronteras con ese país.

4- Hacia el año 1830 el gobierno de Corrientes dictó la Ley de Enfiteusis, que luego se aplicó a la provincia guaranítica, concediendo tierras en el sector comprendido entre los arroyos Miriñay y Aguapey, desde los Esteros del Iberá al Río Uruguay. No así en la parte situada al oriente del Aguapey, que ocupaban los paraguayos y constituía el corredor Itapúa-San Borja, para el comercio con el Brasil. (Cf. Oviedo Norma. 1994).

El gobierno argentino negociaba con el gobierno Brasileño el cumplimiento del tratado de límites de 1852. Dicho tratado reconocía como límite entre los dos estados la línea acordada por las coronas de España y Portugal en 1750, pero en las negociaciones no se ponían de acuerdo sobre la ubicación de los ríos Pepirí Guazú y San Antonio.

El gobierno de Brasil había fomentado la formación de incipientes colonias agrícolas y militares en el territorio en disputa, situación que de alguna manera influyó en la decisión del gobierno argentino de declarar al espacio misionero como “Territorio Nacional” en 1881. El problema de las tierras en litigio con Brasil, se extendió hasta fines del siglo XIX, cuando el laudo del Presidente estadounidense Cleveland⁵ en 1895, resolvió el asunto favorablemente a los reclamos del Brasil. (Stefaňuk, M.; 1991: p. 90-91).

Este hecho demostró al gobierno de la república Argentina, que la soberanía nacional debía llevarse a cabo de una manera más efectiva, con el asentamiento de población estable, promoviendo la ocupación de tierras y la creación de instrumentos de gobierno que actúen en la construcción de la identidad nacional.

La forma en que se llevaba a cabo la ocupación del espacio misionero por la provincia de Corrientes, bajo un sistema de explotaciones extensivas de los recursos naturales estaba caracterizada por una notable escasez demográfica y la ausencia de instituciones estatales fuertes. La ocupación correntina defendía una economía orientada fundamentalmente a la depredación de los recursos naturales, sin un proyecto de asentamiento humano organizado bajo la planificación estatal. Aunque se llevaron a cabo intentos de colonización por parte de la provincia de Corrientes en 1877, en coincidencia con las premisas de la época, pero como resultado de la fuerte presión del poder central de la Nación.

Hacia 1876, el gobierno central de la República había promulgado la ley de colonización e inmigración. En ese marco al año siguiente el gobierno de la provincia de Corrientes pretendió organizar las primeras colonias, emplazadas sobre los antiguos pueblos del período colonial,

5- Por medio de este fallo del presidente estadounidense terminó por conceder en forma definitiva la soberanía sobre el territorio en disputa, en un espacio similar al actual espacio de la Provincia de Misiones, algo más de 30.000 Km². (Cf. Stefaňuk M. A.; 1991).

con población local y proveniente de los países limítrofes. En la época predominaba lo que se denominaba como “inmigración espontánea” y consistía en la ocupación de hecho que realizaban de los antiguos poblados coloniales los grupos de pobladores criollos, mestizos e indígenas. No obstante la concreción de estas colonias demoró hasta la federalización del territorio de Misiones en 1881⁶.

Como puede observarse, era urgente la necesidad de establecer en el espacio misionero población e instrumentos de gobierno que demuestren la presencia del Estado Argentino, que buscaba promover a partir de la sanción de la ley avellanada de 1876 una política de promoción de la inmigración con la fundación de colonias agrícolas en gran parte del territorio argentino.

Desde el año 1881, el extremo nordeste de la república⁷ fue organizado institucionalmente como el Territorio Nacional de Misiones, siendo objeto de una serie de medidas tendientes a transformar el escenario económico y social en relación a los grupos humanos existentes, la explotación de los recursos, la distribución de las tierras, etc. Esta decisión tendía a hacer efectiva la soberanía y poner en práctica las consignas de “civilización y progreso” muy de moda en aquella época y trasladarlas a las tierras de Misiones.

Las políticas de expansión territorial del Estado Argentino despertaron interés sobre una región cuyos territorios debía reclamarse y consolidar la soberanía. Entre las medidas a llevarse a cabo estaban la necesidad de consolidar vías de comunicación y “poblar la frontera nordeste del país”, organizando colonias con inmigrantes sostenidos por el Estado (Stefaňuk, M.; 1991; p. 83, 85).

6- Hacia 1877, el gobierno de Corrientes decidió fundar una serie de colonias agrícolas entre ellas las de Concepción, San Javier, Apóstoles, Mártires, Candelaria, San Ignacio, Corpus y San José. Sin embargo no se produjo la mensura correspondiente. En 1883 sólo se mensuraron las colonias agrícolas de Candelarias y Santa Ana, mientras las restantes debieron esperar hasta la década siguiente.

7- Por la particular situación geopolítica de Misiones, (situada en un punto extremo del Nordeste argentino), nos referiremos a Misiones, antes de la creación del Territorio Nacional como la región del “extremo nordeste de la república”. Destacando con ello que posee una característica única dentro del conjunto nacional, siendo escasos 100 kilómetros los que la “unen” al territorio argentino reservando casi más del 90% de su territorio para los límites con otros Estados Nacionales.

Al crearse el Territorio Nacional de Misiones, la presencia de población originaria de la Confederación Argentina era muy débil y notoria la ausencia de vías de comunicación disponibles para promover un desarrollo comercial a gran escala. Esta circunstancia constituía uno de los más serios obstáculos para el proyecto de consolidación nacional en Misiones. Por otra parte los ríos Paraná y Uruguay no funcionaban como límites estrictos entre los Estados limítrofes. Más bien constituían medios de comunicación entre los habitantes de ambas márgenes.

Esta situación colocaba a Misiones como área políticamente vulnerable y culturalmente heterogénea en relación al proyecto nacional. El gobierno del Territorio Nacional de Misiones escapaba al modelo económico y cultural basado en enormes latifundios patrocinado desde algunos sectores del poder central. La idea se sustentaba en algunas situaciones concretas.

Algunos condicionamientos eran los elementos lingüísticos de la población, donde el portugués y el guaraní, eran las lenguas de pueblo, mientras el uso del castellano estaba reducido a las minorías que habitaban los incipientes centros urbanos como Posadas y Concepción de la Sierra. Esto constituía un síntoma de disgregación y las autoridades ponían un alerta sobre un espacio limítrofe situado entre Paraguay y Brasil, donde las disputas territoriales con este último aún estaban pendientes.

La construcción del proyecto nacional en el Territorio Nacional de Misiones, suponía entre otros aspectos el uso del castellano como idioma oficial y exigía población y capitales europeos para concretar el proyecto de Nación con el que soñaban los gobernantes de la generación de 1880. El gobierno central había dado algunos pasos para efectivizar aquella política, pero quedaban pendientes muchas acciones complementarias relacionadas con la educación, inmigración, las comunicaciones, transportes y otros aspectos.

LA CREACIÓN DEL TERRITORIO NACIONAL DE MISIONES

A principios de 1880 varios de los factores que constituían obstáculos para la conformación del Estado Nacional Argentino habían sido re-

sueltos o se habían definido acciones para su resolución a corto plazo. La expansión del Estado argentino con la incorporación de nuevos espacios como Misiones se realizó en la etapa de la plena consolidación del Estado Nacional Argentino, cuando la dirección del mismo se hallaba bajo la indiscutida hegemonía de Buenos Aires, en acuerdo con las oligarquías locales del interior del país que se disponían a organizar el país, poniendo fin a una larga guerra civil por la organización nacional. (Cf. Ozslak Oscar; 1997).

Desde 1869 se había planteado insistentemente en el Congreso de la Nación, la necesidad de reorganizar políticamente el territorio de Misiones. Recién cuando el presidente Julio Argentino Roca envió al senado un proyecto de ley por el cual promovió la federalización de Misiones, el proyecto cobró fuerza.

La idea de recomponer Misiones fue profundamente resistida por los representantes de la provincia de Corrientes, que mantenían la jurisdicción sobre el territorio misionero. Los correntinos defendían su posición basándose en las razones históricas y políticas por las cuales el territorio Misionero fue anexado a la provincia de Corrientes y argumentaban que se conservó gracias a ello, fuera del control de las fuerzas militares del Brasil y el Paraguay. Pero sin duda detrás de la lucha jurisdiccional entre Corrientes y la Nación, se escondía el destino y el control de la administración y explotación de los recursos naturales de Misiones.

Finalmente el Congreso de la Nación sancionó la ley por la cual se creó el Territorio Nacional de Misiones. La Ley de Federalización de Misiones fue aprobada y promulgada el 22 de diciembre de 1881 con el N° 1.149 y luego por Decreto del Ejecutivo Nacional del 1 de enero de 1882 y se nombró como gobernador al Coronel Rudecindo Roca, hermano del entonces presidente de la Nación, el General Julio Argentino Roca a quien además, había acompañado en la dirección de la "Conquista del Desierto".

La ley de federalización establecía la delimitación del nuevo espacio territorial, que a partir de entonces pasaba a manos del Poder Ejecutivo Nacional, que nombraba a los gobernadores del Territorio Nacional. También se designó una capital en el Antiguo pueblo Jesuítico de Corpus, desde donde debían organizarse las tareas administrativas

de la nueva jurisdicción Territorial, a la vez que quedaban delineados los límites con Corrientes, que de acuerdo a la citada ley:

“El senado y la cámara de diputados de la nación Argentina, reunidos en congreso (...) sanciona con fuerza de ley:

Art. 1: Que quedan fijados los límites de la provincia de Corrientes, por el Alto Paraná; al este por los arroyos Itaembé y Chimiray; por los brazos y las líneas que más directamente los une, y el río Uruguay (...) Art. 2: El poder ejecutivo propondrá al congreso la administración administrativa y gobierno que considere conveniente para la parte del territorio de Misiones que queda fuera de los límites de la Provincia de Corrientes...”⁸.

El gobernador del Territorio Nacional era nombrado por el poder ejecutivo Nacional, en acuerdo con el Senado y permanecía tres años en las funciones del cargo con posibilidades de ser reelecto. El poder de decisión del gobernador era relativo en muchos aspectos, pero tenía cierta libertad de acción para desarrollar algunos planes de Gobierno, designar algunas autoridades locales, proponer mejoras y reformas generales referentes a la construcción de obras públicas, medidas económicas vinculadas a la recaudación, la sanción de leyes de protección y la explotación de recursos naturales existentes en el Territorio.

El gobernador era la máxima autoridad en el territorio que designaba a los jueces de paz y las comisiones Municipales en las poblaciones menores a 1.000 habitantes. En localidades de mayor número de población (como en el caso de Posadas) las autoridades eran elegidas por el pueblo y el concejo municipal debía estar compuesto de cinco miembros. (Cf. Crónica de los gobernantes; 1975; p. 45).

Durante la década de 1880, el gobierno del Territorio Nacional de Misiones, se dedicó fundamentalmente a establecer los límites administrativos departamentales y a organizar administrativamente el Territorio en jurisdicciones policiales, además de sostener otras acciones administrativas. Así los juzgados comenzaron a crearse y el primer Registro Civil quedó habilitado recién en el año 1890, además de la construcción de oficinas públicas para el cobro de impuestos, la construcción

8- Confrontar fuente en: Raimundo Fernández Ramos. Misiones a través del primer cincuentenario de su federalización. Posadas. 1931. P. 11.

de escuelas y censos realizados a alumnos y docentes⁹. También brindó subsidios para la construcción de templos religiosos y financió algunas exploraciones científicas y comerciales que partieron hacia el interior del Territorio.

Las condiciones que se impusieron a quienes adquirieron tierras, durante las primeras concesiones realizadas en 1881, eran las de cultivarla y de efectuar la mensura correspondiente del terreno, para lo cual se tramitó la existencia de una oficina de tierras radicada en la ciudad de Posadas, ya que durante toda la década previa a 1880, debían gestionarse en la ciudad de Buenos Aires.

También se otorgaron concesiones para la prestación de servicios fluviales, de galeras y de telégrafos¹⁰. Al mismo tiempo la administración debió atender a las concesiones para la explotación de los obrajes madereros y del corte de la yerba mate silvestre. Se trató de fomentar la organización de gobiernos locales creando diversas comisiones de fomento¹¹. Para el funcionamiento de la administración de las oficinas de la Gobernación, se designó a un número de personal administrativo y de fuerzas de seguridad dependientes de la gobernación, que durante la administración del gobernador Rudecindo Roca conformaron un total de diecinueve¹².

9- En un informe del 28 de julio de 1883 el gobernador informó al Poder Ejecutivo de la República, sobre la aplicación del censo indicando que sobre 600 niños en edad escolar estaban matriculados 200, distribuidos en cinco escuelas primarias. En 1887 se fundaron dos escuelas nacionales en Posadas y ese año también se designó al primer inspector general de escuelas con asiento en Posadas. (Cf. Crónica de los gobernantes de Misiones, 1975).

10- En 1883 se habilitó la Oficina Telegráfica en la ciudad de Posadas. Asimismo, entre otras acciones concretadas ese mismo año el gobierno otorgó varias concesiones: se concretó el primer servicio fluvial de pasajeros y encomiendas entre Posadas y San Ignacio, a través del vapor EL SOL DE MAYO, que luego dio lugar a otras empresas navieras. Ese año también se estableció el servicio de pasajeros y correspondencia por medio de galeras entre Posadas y Santo Tomé, luego ampliado a Santa Ana, Concepción de la Sierra, San Javier y Playadito. (Cf. Crónica de los gobernantes de Misiones, 1975).

11- Al poco tiempo de iniciar su gobierno Rudecindo Roca, durante octubre de 1882, creó las Comisiones de Fomento de Santa Ana, Concepción de la Sierra y San Javier. Cf. Crónica de los gobernantes de Misiones, 1975.

12- Entre los funcionarios que acompañaron a Roca en su gestión, entre otros: Francisco Fernández, Secretario de la Gobernación; Francisco Delgado, Tesorero; José Antonio Mújica, Administrador de la Colonia de Santa Ana y luego Defensor de Meno-

El gobierno central de la Nación acompañó brindando apoyo regularmente a la Gobernación con el envío de un vapor oficial (el “Aviso Vigilante”) que transportaba equipos y medicamentos para el XII Batallón de línea de infantería. Otra medida complementaria consistió en el enrolamiento obligatorio de la población, que debió prestar servicios en la guardia nacional o en el ejército¹³. La tarea central de organizar el Territorio tenía directa relación con la ocupación del espacio y la explotación de la cantidad y calidad de los recursos económicos y el ejercicio de la soberanía nacional.

Sin embargo estas medidas políticas no resolvieron muchas de las necesidades materiales indispensables para llevar adelante eficazmente las premisas del Gobierno Central. Para llevar ello se precisaba población, capitales europeos y vías de comunicación que pusieran en contacto a la capital con el interior del Territorio. Una muestra de ello, constituyó la fugaz designación del pueblo de Corpus como capital del Territorio Nacional de Misiones y su traspaso luego a Posadas, donde finalmente se constituiría el centro de la administración.

LA DESIGNACIÓN DE CIUDAD SAN MARTÍN (CORPUS) COMO CAPITAL

En el año 1881, se asignó una capital en el antiguo pueblo jesuítico de Corpus. Para ese fin Corpus fue rebautizado con el nombre de ciudad San Martín. La elección se hizo sin tener un conocimiento preciso del terreno, de la población y de las vías de comunicaciones; factores estos que le imprimieron una escasa viabilidad como capital al poblado allí

res, en Posadas. Además de militares como el coronel Benjamín Moritán, su sucesor; Arana, Mombelo, Gordillo, Espina, Martínez, Rebollo y Barzola, oficiales del Batallón III de Línea. (Cf. Crónica de los gobernantes de Misiones, 1975).

13- Se puede señalar como medidas por ejemplo que el 9 de marzo de 1882 el ministro del Interior comunicó al gobernador Roca el nombramiento del personal subalterno. Asimismo el 17 de marzo al Prefecto Eladio Guezalga debía trasladarse a la delegación de Posadas. También el 29 de marzo del mismo año el gobernador pidió a la Comisaría General de Inmigrantes el envío de colonos, el pedido se efectivizó entre el 4 y 5 de abril cuando arribaron veintiseis en total. (Cf. Crónica de los gobernantes de Misiones, 1975).

establecido. El pueblo no prosperó como centro administrativo, ya que desde allí no se podía ejercer un control efectivo del espacio geográfico de interés. San Martín (Corpus) contaba con una población escasa que apenas alcanzaba al centenar de habitantes, aislada desde el punto de vista geográfico, por un accidentado terreno, insalvable con los medios de transporte disponibles en la época.

Un detalle curioso del lugar en aquel momento, resulta interesante para analizarlo y tener en cuenta: el pueblo de Corpus fue designado como capital de Misiones y estaba situado “casualmente” en medio de las enormes propiedades del gobernador Rudecindo Roca, recientemente adquiridas tras la ley de venta de tierras fiscales de 1881 hecha por Corrientes.

Pero el escaso desarrollo de vías de comunicación, demostraron que la elección del lugar era poco estratégica. Los factores naturales adversos quedaron evidenciados cuando Rudecindo Roca al hacerse cargo de la gobernación planteó a las autoridades nacionales la escasa viabilidad del lugar y propuso al poder ejecutivo Nacional el traslado capitalino hacia Posadas, por la entonces población correntina que reunía condiciones propicias para el desarrollo de las comunicaciones con el interior del Territorio de Misiones.

En una carta escrita por el gobernador Rudecindo Roca, éste hizo explícita su propuesta para trasladar la capital:

“Después de verificar tras algunas exploraciones por los pueblos de Santa Ana y Candelaria en un radio de 8 leguas, he despachado comunicaciones a los departamentos de la costa del río Uruguay, con carácter administrativo, en tanto se decreta el proyecto de organización regular que sometí a la resolución de V.E Designado este punto (San Martín) para asiento de las primeras autoridades de la Gobernación, al arribar a el fue mi primer cuidado, orientarme sobre su topografía, y demás condiciones indispensables para ese importante objeto, especialmente bajo el punto de vista de las relaciones políticas y administrativas que desde luego debiera iniciar y mantener con el resto del territorio, y voy a exponer francamente a V.E. el resultado de mis estudios y mis opiniones, sobre ellos formuladas. (...) estudiada esta localidad como residencia de gobierno de Misiones, mis juicios le son

menos favorables, pienso que antes de dos años, como mínimo, los esfuerzos oficiales no lograrán hacerla apta para mantener con regularidad y rapidez que corresponde las comunicaciones que son indispensables entre una capital y los demás puntos del territorio...”¹⁴.

La falta de vías de comunicación eficaces era, según Rudecindo Roca, uno de los factores que impedirían el desarrollo de una metrópoli con fuerza suficiente en San Martín para imponerse en la región.

“San Martín como el resto de la costa del río Paraná es un paraje rodeado de bosques y sierras inaccesibles por hoy. No posee caminos para los puntos mediterráneos, ni siquiera un vado para los caballos en sus correntosos arroyos. Los obstáculos para las comunicaciones se aumentan por las cadenas de cerros que cruzan el país de norte a sur, especie de muralla natural que intercepta las regiones ribereñas del Uruguay y Paraná, (...). Ahora bien: como los bosques inaccesibles y la referida cadena de cerros terminan recién en el arroyo Garupá, límite del Territorio Nacional. A sólo tres leguas del pueblo correntino de Posadas, es esta población la que servía al gobierno de Corrientes para centro de relaciones con los pueblos de la costa del Uruguay, los más florecientes de Misiones. Posadas en fin era y es el único camino posible de trazar, salvando la mencionada cadena de cerros, que intercepta ambos ríos...”¹⁵.

La explotación de los recursos naturales del Territorio Nacional de Misiones prometía un rápido enriquecimiento y quienes controlaban los ámbitos de poder eran conscientes de la necesidad de vías de comunicación para consolidar la extracción de las materias primas.

“La industria yerbatera, la más rica hasta hoy en esta agreste zona, eligió a Posadas para mercado, por más que Candelaria y Corpus le brindaban puerto seguro e inmediato. Las mismas poblaciones del interior de la provincia de Corrientes y la de Santo

14- Crónica de los Gobernantes de Misiones. op. cit. p. 15-16.

15- Idem. p. 16-17.

Tomé, fluvial y último punto de la línea de vapores desde Caseros tiene excelente camino carretero hasta Posadas.

Los entorpecimientos apuntados no serían insuperables, seguramente con elementos se trazarían los caminos necesarios a la comunicación comercial y administrativa de esta localidad con los departamentos que bañan el Uruguay, pero la tarea sería larga relativamente, no menos que dispendiosa, máxime no contando esta gobernación como no cuenta por capital con una población hecha que pueda cooperar a la obra con sus medios propios, sociales y mercantiles...”¹⁶.

El gobernador Rudecindo Roca intentaba subsanar el problema del aislamiento, intentando trasladar la capital del Territorio Nacional de Misiones a Posadas y lo hacía en los siguientes términos.

“Meditando sobre cada una de las serias consideraciones expuestas, creo servir a la Nación, su gobierno, no menos que a la misma provincia de Corrientes, indicando a V.E. la oportunidad y la conveniencia de solicitar al cercano pueblo de Posadas para capital del territorio Misiones, situada del límite de éste a apenas tres leguas de distancia sobre el río Paraná. En tal caso, sus ejidos comprenderían hasta el Itaembé por el Oeste a otras tres leguas de distancia de Posadas y prolongando una línea al sur, sobre el mismo Itaembé, hasta las puntas del Pindapoy.

No obstante las dificultades manifestadas, me había reservado esa proposición si no contara de antemano, con el patriotismo, elevación de miras y generados sentimientos de pueblo y gobierno de Corrientes; y también si no estuviese convencido de que la sesión de Posadas, para una capital vecina, lejos de perjudicarlos, va a favorecer los intereses generales de la provincia y privados de sus habitantes. La demostración es obvia.

Posadas debe su existencia exclusivamente a la industria yerbatera: concentrada esta en el pueblo de Misiones (...). En tanto que ungida Posadas en capital de Misiones, se convertiría en

16- Idem. p. 17.

un rico mercado para todos los departamentos limítrofes de la provincia... ”¹⁷.

La Cámara Legislativa de la provincia de Corrientes sancionó favorablemente el pedido de traslado de la capital de Misiones en 1882 y fue aprobado por el Congreso de la Nación en el mes de julio de 1884. El traspaso de Posadas al Territorio Nacional de Misiones se efectuó en ese año, mediante un intercambio territorial entre los gobiernos de Misiones y Corrientes. El pueblo de San Carlos y una porción de tierras lindante al mismo, pasaron a jurisdicción de Corrientes, a la vez que Posadas se deslizó a Misiones para constituirse en su capital. Aunque antes de ese año el gobernador del Territorio Nacional de Misiones ya residía en Posadas.

El aprovechamiento de las vías de comunicación que confluían en Posadas favoreció el contacto con los poblados existentes en su mayoría producto de la inmigración “espontánea” y las vías de comunicación posibilitaron el transporte de productos desde el interior hasta el puerto de Posadas, complementándose continuamente con el sistema de picadas y puertos que confluían en el puerto de Posadas.

LA ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO Y LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN DEL TERRITORIO NACIONAL DE MISIONES

Durante las décadas que transcurrieron desde 1860 a 1890, la realidad social y cultural del espacio misionero no cambió mucho, predominando la movilidad geográfica de los pobladores y siendo los indígenas, criollos e inmigrantes provenientes de países vecinos la mayoría de sus habitantes. A partir de las décadas de 1880 y 1890, los asentamientos que ya existían comenzaron a consolidarse, tal como ocurrió con la ciudad de Posadas, que para la época ya contaba con una población importante, procedente de diversos orígenes.

Las actividades económicas de la región y el fomento de la inmigración fueron los elementos que consolidaron progresivamente el asentamiento humano en el espacio misionero y posibilitaron que el

17- Idem. p. 17.

gobierno central de la Nación contara con bases para iniciar así su política de ocupación y afirmación de la soberanía. La población lentamente iba en aumento y a fines del siglo XIX, según datos del censo de 1891, ya contaba con alrededor de 13.000 habitantes, alcanzando la cifra de 14.000 habitantes al año siguiente, de los cuales aproximadamente 6.000 vivían en Posadas y en el año 1893 la población ya ascendía a 20.027 habitantes. (Cf. Crónica de los Gobernantes de Misiones; 1975).

La cada vez más intensa actividad yerbatera combinada con la actividad forestal trajo aparejada la necesidad de establecer las conexiones entre las áreas de explotación ubicadas en los márgenes de los ríos navegables y los recursos aún vírgenes de tierra adentro. Las picadas cumplieron el rol fundamental de permitir internarse hasta el interior del Territorio y desde allí transportar las mercancías vírgenes de yerba mate y maderas de ley.

Las picadas más importantes de Misiones a fines del siglo XIX, eran las que haciendo pie en el río Uruguay alcanzaban los yerbales del norte de Misiones. Una de ellas era la picada Paggi, que partía desde San Javier (sobre el río Uruguay) hasta Santa Ana, pasando por Campo Grande y Yermal Viejo. Los pequeños pueblos portuarios de Candelaria y Santa Ana estaban conectados también por otra picada con Campo Grande y Yermal Viejo situados en el centro del Territorio. Desde Barracón, en el extremo nororiental de Misiones, se llegaba a Piray a orillas del Paraná a través de San Pedro.

Los ríos navegables, las picadas y caminos organizaron en tres órdenes jerárquicos de vías de comunicación que favorecieron, a su vez, el desarrollo también jerarquizado de las diferentes poblaciones. La conjunción más favorable de estas vías de comunicación se dio en Posadas, situada sobre el margen del río Paraná, explicando de alguna manera su rápido crecimiento y su pronta transformación en el enclave regional más importante.

La explotación económica del Territorio Nacional de Misiones apuntó a la extracción de la riqueza yerbatera y maderera existente. Las actividades económicas se reducían a corte o elaboración de vigas labradas con hacha en el caso de la madera y a la extracción de la yerba

mate en el obraje¹⁸ por los peones que cosechaban las hojas trepándose a la planta o volteándolos para deshojar el árbol.

El estímulo económico principal fue la explotación de las yerbas silvestres y maderas de ley, principalmente el cedro y el timbó por su capacidad de flotar sobre el agua que facilitó considerablemente el transporte. La utilización irracional orientada a la ganancia inmediata condujo al rápido agotamiento de los recursos naturales y en el caso de la yerba mate, a la búsqueda intensa de nuevos yerbales. La presencia indígena hostil en el centro Misionero obligó a los yerbateros a concentrar los esfuerzos, por lo menos hasta 1880, en los yerbales de Tacurú Pucú. Una vez superada la resistencia de los aborígenes¹⁹, se organizó la explotación de los yerbales de San Pedro, Campiñas de Américo y Campo Eré, partiendo desde puerto Piray mediante el trazado de una picada maestra en el año 1874.

Anteriormente los yerbales más explotados eran los de San Javier, Santa Ana, Corpus y los conocidos como Yerbal Viejo, Ñu Guazú (Campo Grande) y los del Alto Uruguay que se llamaban yerbales de Paggi.

La escasa vigilancia en el control de aquellas tareas hizo que la cada vez mas intensa actividad yerbatera, combinada con la explotación forestal, estableciera la necesidad de realizar conexiones entre las áreas de beneficio –por lo general ubicadas en el interior– y los centros de acopio y redistribución situados en los puertos, en las márgenes de los ríos navegables.

A principios de la década de 1890 comenzaron a instalarse los primeros molinos yerbateros en las cercanías del puerto de Posadas. Pero en general y durante las décadas anteriores, toda la materia prima se trasladaba en bruto rumbo a otros centros industriales situados en las grandes ciudades del litoral del país. El Territorio Nacional de Misiones mostraba así su condición de región proveedora de materias primas a

18- En el caso de los obrajes yerbateros, a estos también solían denominárseles “mina yerbatera”.

19- El acceso a los yerbales de San Pedro pudo efectuarse mediante el “pacto de la selva” acordado entre el cacique Bonifacio Maidana y el descubridor Francisco Moraes Dutra. (Cf. Machón Jorge. 2003).

los grandes centros urbanos del país, donde se procesaban y consumían los productos aportados al conjunto de la economía Nacional.

La expansión de la economía y el mercado nacional impusieron esa “especialización” en la producción. Así el consumo de la yerba mate como estimulante encontraba mercado en las clases trabajadoras de los grandes centros urbanos del país, situados en el litoral de la república argentina. Mientras que la madera tras un procesamiento que conducía a la fabricación de muebles de calidad en carpinterías, ebanisterías y albañilerías, pasaban de ser toscas vigas y se convertían en lujosos bienes que adornaban las casas de la oligarquía Argentina o eran exportados al extranjero.

El potencial de riquezas estimuló la apertura del Territorio Nacional de Misiones, buscando el aprovechamiento de los recursos naturales e impulsó una política que apuntó a un desarrollo de las vías de comunicación y la conformación de centros poblados como las colonias agrícolas.

Los viajeros que recorrieron Misiones a finales del siglo XIX señalaban el gran “vacío” demográfico existente, obstaculizado por la presencia de “indios salvajes” y las potenciales riquezas naturales adornadas como recursos económicos.

El gobernador Rudecindo Roca (1882-1891) promovió durante su mandato el desarrollo y consolidación de vías de comunicación, además de intentar por todos los medios efectivizar la presencia del Estado Nacional Argentino en el Territorio Nacional de Misiones. Esto se manifestó en la preocupación por la exploración del Territorio Misionero valiéndose de la iniciativa estatal y privada, además de aprovechar los distintos medios de comunicación disponibles como la vía fluvial de los cursos navegables.

La misma política en materia de comunicaciones y exploración del territorio tuvo continuidad en el periodo del mandato del coronel Benjamín Moritán (1891-1893). Aunque para esa época ya se registraba un notable incremento del tráfico fluvial principalmente utilizado para la extracción de los recursos naturales. Para entonces, las líneas regulares de vapores hacían carrera hasta Tacurú Pucú por el Alto Paraná y por el Alto Uruguay hasta el puerto de Barra Concepción. Una línea de mensajería realizaba un viaje semanal de Posadas a Santo Tomé en

combinación con vapores que remontaban por el río Uruguay. Mientras que en las altas Misiones, las comunicaciones por tierra se hacían por medio de la extensa red de picadas abiertas en la selva.

La ocupación del Territorio Nacional de Misiones se inició tras la consolidación de un centro administrativo en Posadas y las vías de comunicación establecidas por la red de caminos y el curso de los ríos navegables que tenían su punto de convergencia en Posadas. La ausencia de caminos consolidados en la zona centro y norte del Territorio Nacional de Misiones, dificultaron las comunicaciones con las poblaciones diseminadas en los obrajes, en el continuo proceso de ocupación del Territorio Nacional de Misiones²⁰.

La red de caminos existente en la zona de las Bajas Misiones y algunas picadas, en la descripción de Juan Queirel constituían las únicas vías terrestres, aunque el estado en que se hallaban no era bueno, ya que por ellos transitaban únicamente carretas, caballos, mulas y bueyes:

“Las comunicaciones terrestres se hacen por caminos que no deben nada al arte todavía. Sin embargo el piso es muy firme y por los incesantes declives del terreno, el sobrante de las lluvias se elimina rápidamente, los caminos se conservan transitables durante casi todo el año.

El inconveniente mas serio lo ofrecen los pasos de los arroyos que con las lluvias se ponen a nado o tan correntosos que es imposible pasarlos y hay que esperar a que se pongan vadeables. Lo que se requiere principalmente son puentes, que por otra parte, es fácil de construir, teniéndose como se tiene a mano piedra y madera...”²¹.

Era necesario ampliar y consolidar el trazado de nuevos caminos en el Territorio Nacional de Misiones, además de la construcción de

20- Las comunicaciones con el Alto Paraná misionero se redujeron hasta mediados del siglo XX con casi exclusividad a la navegación fluvial que hacia escala en los diversos puertos establecidos a ambas márgenes del río. Mientras que las picadas conectaban el interior del territorio con estos puntos. A fines del siglo XIX y la segunda década del siglo XX, las comunicaciones por tierra eran dificultadas por las condiciones naturales adversas y extensas zonas del interior del Territorio de Misiones permanecían inexploradas.

21- Queirel. 1897. op. cit. p. 219.

puentes que agilizaran el paso de los arroyos. La apertura del espacio requería mucho esfuerzo a quienes iniciaban el proceso de ocupación. Pero en la gobernación existían fondos que de haberse usado con esa finalidad habrían subsanado el problema en alguna medida.

“En ningún arroyo de Misiones faltan estos elementos (piedras y maderas). La gobernación maneja un fondo de caminos, creado por el Código Rural para la reconstrucción y reparación de estos, que es formado con las multas por contravenciones policiales que, según el mismo código, toca aplicar a los jueces de paz del Territorio y abrir otros. La mesa de tierras de la Gobernación puede proyectar la red de caminos necesarios e indicar los mas urgentes, interviniendo eficazmente en la parte técnica de su construcción...”

Entre los años 1896 y 1905 gobernó en el Territorio Nacional de Misiones Juan José Lanusse y puso énfasis en el impulso a las políticas de inmigración. Durante su mandato, dispuso la fundación y delimitación de varios pueblos. Así el 1 de agosto de 1898 se crea la colonia agrícola de Apóstoles, el 30 de setiembre de 1899 funda San Pedro y en 1900 la colonia de Azara, Itacaruaré se fundó en 1901 y luego el pueblo de San José. El gobernador Lanusse también manifestó gran interés por el éxito de tales emprendimientos de colonización agrícola.

Entre 1905 a 1908 gobernó el Territorio Nacional Manuel Bermúdez. La administración de su gobierno se preocupó en lo que respecta a las vías de comunicación, en tratar de llevar a cabo la construcción de varios puentes y caminos de escasa envergadura, que intentaban abrir las comunicaciones por tierra con el interior del territorio. (Crónica de los Gobernantes de Misiones: 1975).

Entre 1908 y 1911 bajo la gobernación de Faustino Solari se concretaron importantes gestiones presupuestarias para la construcción de puentes en el interior de Misiones, pero lo más importante en materia del desarrollo de las comunicaciones terrestres fue la aprobación en la Cámara de Diputados de la Nación del proyecto de extensión del ferrocarril hasta Misiones, que llegaría a Posadas en 1912 junto a una

22- Queirel. 1897. op. cit. p. 219.

línea de transbordadores de trenes que en el año 1913 conformaría un circuito ferroviario desde Buenos Aires a Asunción.

Entre los años 1911 y 1916, la gobernación estuvo a cargo del coronel Gregorio López, quien hizo hincapié en el control policial y atendió también el aspecto de los servicios portuarios del Alto Paraná. En lo referente a las comunicaciones, gestionó partidas presupuestarias ante el gobierno de la nación para la construcción de puentes y caminos. Durante su gestión se inauguraron varias obras, como el muelle del Puerto de Posadas, la Estación de Trenes del Ferrocarril Urquiza y la Rectificación del paso de los saltos de Apipé, que desde larga data venían dificultando las comunicaciones por el río Paraná. (Cf. Crónica de los gobernantes de Misiones; 1975).

Desde 1917 a 1920 accedió a la gobernación del Territorio Nacional el Dr. Barreyro, quien fuera intendente de Posadas durante los años 1913 a 1915. En materia de política vial gestionó recursos ante los poderes nacionales del Estado para la construcción y ampliación de la red de caminos en el Territorio Nacional. Entre las obras que se destacaron en su mandato figura la construcción de un puente sobre el arroyo Garupá que comunicaba a Posadas con el resto del Territorio. Asimismo se extendió la red telegráfica y se instalaron estafetas y oficinas de correos en casi todos los pueblos de Misiones. (Crónica de los Gobernantes de Misiones; 1975).

El agotamiento de los recursos naturales existentes en el Territorio Nacional, marcó el comienzo de una nueva etapa en la economía de Misiones. El uso especulativo de la tierra por parte de algunas empresas propietarias de obrajes dio lugar a la venta de la tierra fraccionada en parcelas menores a colonos agricultores provenientes del norte de Europa. Varias compañías privadas, asociadas a bancos iniciaron ese proceso de venta de la tierra en lotes, ya que los antiguos obrajes no contaban con el potencial de riquezas naturales de otrora y sus propietarios veían un lucrativo negocio en la venta de tierras a los nuevos inmigrantes.

A partir de 1919 comenzó a tener notoriedad en Misiones la colonización a cargo de empresas privadas, en las que aparecían como sus exponentes Adolfo J. Schwelm, fundador y administrador general de la Empresa Colonizadora y Explotación de Bosques Sociedad Anónima,

cuyo responsable financiero fue el Banco inglés Baring Brothers y la sociedad alemana Tornquist y Cia. El 29 de febrero se fundó la colonia Eldorado con colonos alemanes, a la que posteriormente le seguirían la fundación de las colonias de Puerto Rico por Otto Monz Von Lassburg y Montecarlo 4 de mayo de 1920 a cargo de Carlos Culmey y Cia.

A comienzos de 1920 figuran como los más importantes establecimientos industriales y comerciales del Territorio Misionero las siguientes empresas: el obraje Hansen, ubicado en las propiedades de Ayarragaray en el Departamento de Iguazú. El obraje y los yerbales de Martín Errecaborde; La Compañía de Tierras y Maderas del Iguazú; el establecimiento de Istueta Hnos., con propiedades del Sindicato francés; La Compañía Tornquist y Schwelm. Entre las empresas radicadas en Posadas se citan como las de mayor actividad comercial a las firmas Domingo Barthe; Núñez y Gibaja; Juan B. Mola y Cia. (Crónica de los gobernantes de Misiones; 1975).

LA NAVEGACIÓN DEL RÍO PARANÁ Y LA RED DE PUERTOS Y PICADAS EN MISIONES

Los puertos situados a orillas de los ríos navegables eran un punto de confluencia de diversas actividades económicas y socioculturales. Por este lugar ingresaban las comitivas de peones que se internaban hacia el interior de los obrajes, desde donde se sacaba la producción en carros tirados por bueyes y mulas. La descripción de Puerto Esperanza nos puede ilustrar como era el sistema de transporte de yerbas en una de esas picadas.

“Puerto Esperanza -Núñez y Gibaja-. Embarques de yerbas del Brasil.- Las yerbas que salen por este puerto proceden de los yerbales de Campoaré, mas allá de Barracón, arrendados por Núñez y Gibaja y por Diego P. Krieger. Los primeros trabajan en la actualidad a una distancia de 18 leguas del límite argentino, y los productos vienen al puerto, como ya se ha dicho, a lomo de mula. La mayor parte de los peones que trabajan en los yerbales de Campoaré se contratan en Barracón argentino o en Barracón brasileño que son en realidad dos barrios de un mismo pueblo,

divididos por un diminuto arroyuelo y que constituyen unidos, el único centro obrero de las Altas Misiones, de escasa importancia por cierto.

He oído a algunos ex peones de la primera de dichas empresas, quejarse de la presión que ejercen sobre los obreros, las autoridades brasileñas a pedido del encargado de los trabajos en los yerbales en explotación. 25 tropas de mulas - 23 de la empresa y 2 particulares,- hacen el servicio de transporte desde los “campamentos” al puerto, 46 leguas, 28 dentro del territorio argentino y 18 en el de Brasil. El viaje de ida y vuelta se hace generalmente en mes y medio, empleándose 20 días, si el tiempo es bueno, en la conducción de la yerba desde los lugares de trabajo al punto de embarque. Cada tropa se compone de 28 o 30 mulas, y su personal lo componen invariablemente tres hombres; un capataz, un peón y un “madrinero”, muchacho casi siempre. Este sistema de transporte aniquila, destruye por igual a hombres y bestias. El penosísimo trabajo de los hombres (...) como así mismo el esfuerzo a que están condenadas las mulas que cargan un par de “bruacas” de 170 kilos y aún mas, como he tenido oportunidad recomprobarlo en los registros de la administración del puerto, donde existen registros de anotaciones de 186, 190, 200, y hasta 220 kilos!”²³.

Las picadas eran generalmente denominadas “picadas mulateras” ya que los animales que más las transitaban eran las mulas. Las picadas eran caminos muy rudimentarios que comunicaban los obrajes y los puertos. Eran construcciones precarias, pero constituían el único medio para acceder al interior del Territorio.

“Los caminos de las Altas Misiones son picadas abiertas en el monte a fuerza de hacha y machete, cruzando los cerros por su cima y laderas, con el suficiente ancho para que puedan transitar cómodamente los cargueros de mulas en que se acarrea la yerba y demás mercaderías.

En esas picadas son tan necesarios los puentes como en los caminos del sur. Por otra parte, la vegetación impidiendo el libre

23- Niklison E. 1914. p. 41.

acceso del sol en ellas, hace que se sequen después de las lluvias, mucho mas difícilmente que aquellos otros caminos, y que con poco que sean transitadas se descompongan mucho mas.

Las principales picadas además de la de Santa Ana a Campo Grande puesta entre los caminos anteriormente son:

De San Javier a Campo Grande..... 100 km

De Paggi a San Pedro..... 80 km

De Piray a Américo (San Pedro) 146 Km

Entre Piray y San Pedro hay 77 kilómetros de picadas, y entre ese último punto y Campiñas de Américo, 69 kilómetros. Esa gran picada se prolonga todavía hasta la población brasilera de Campo Eré. Todavía hay una picada mas antigua, que saliendo de Campo Grande se dirige a San Pedro, empalmando con la de Paggi²⁴”...

A lo largo de estas picadas se establecían puntos en los que acampaban las comitivas. Al construir las picadas se consideraba el trayecto que se podía recorrer con las mulas cargadas en un día para descansar durante la noche. Así cada 20 km aproximadamente se habilitaba una posta, parada o pozo. Eran estos puntos habitados en una picada por una persona o familia y a veces contaba con un galpón para depositar las “bruacas”²⁵ y un corral para encerrar las mulas. Algunos de estos puntos servirían más adelante para la conformación de algunos pueblos y parajes²⁶.

“En las picadas se encuentran de trecho en trecho lugares rozados que sirven a las comitivas para acampar y son llamados pozos. Los pozos se ubican cerca de alguna aguada y en sitios que, limitados por accidentes naturales, ofrezcan la seguridad necesaria para soltar las mulas, sin temor de que en la noche se alejen o extravíen en el monte; estos sitios se llaman repuntes.

24- Queirel Juan. 1897. p. 220 y 221.

25- Las bruacas eran recipientes hechos de cuero que servían para transportar la yerba mate.

26- La historia de Puerto Piray, señala el origen de algunos parajes como Piray 18, 22, colonia Guaraypo, Mborá y otros puntos situados en cercanías de la actual ruta 16, (antigua picada que comunicaba con San Pedro) como puntos en que acampaban las comitivas. Cf. Unternährer. 2000. p. 2

Para conseguir eso se cierra, además la picada provisoriamente. Fuera de ellos nada interrumpe durante leguas la selva (...) esta por demás decir que por las picadas no transitan vehículos de ruedas, sino mulas... ”²⁷.

La ausencia de centros poblados en el Alto Paraná era descrita por Juan Bautista Ambrosetti, que en el año 1892 decía respecto a Puerto Piray, (puerto habilitado desde 1875) lo siguiente:

“Piray Guazú es uno de los tantos puertos que tiene el Alto Paraná sobre la costa Argentina, no existe mas que un galpón de la empresa Guesalaga, Faraldo y Cia. que sirve para depósito de las yerbas que elaboran en los yerbales de San Pedro y que conducen allí por la picada que de donde acabamos de salir. No hay ni una casa de negocio, nada absolutamente que indique que allí pueda formarse un núcleo de población, siendo un punto tan importante que pone en comunicación el interior de las Misiones con toda la costa, siendo como puede decirse el punto medio de la navegación del Alto Paraná...”²⁸.

Por lo general en los obrajes madereros la picada maestra no se alejaba mucho del río, por las dificultades que presentaba el traslado de los enormes maderos hasta la costa donde se armaban las jangadas. Las especies madereras más buscadas eran el cedro y el timbó porque tenían la cualidad de boyar, lo que facilitaba su traslado hasta los centros de procesamiento. Así el aprovechamiento de la riqueza maderera se restringió en un principio a un número limitado de especies. La mayoría de los obrajes madereros eran abandonados, una vez agotado el reducido número de especies, para establecerse en otro punto y continuar con el mismo procedimiento. *“El Sr. Ambrosetti condena la explotación exclusiva del cedro que se hace en el Paraná, y predice el agotamiento de esa madera en las cercanías de la costa, en el espacio de pocos años más. Aconseja que, como se hace en el Uruguay, se exporten también maderas duras, sirviéndose del cedro para hacerlas boyar...”²⁹.*

27- Queirel Juan. 1897. p. 321.

28- Ambrosetti J. B. 1892. op. cit. p. 110 y 111.

29- Queirel Juan. 1897. op. cit. p. 311.

La explotación indiscriminada de algunas especies como el cedro, determinó la extinción de las mismas en el área costera. Mientras más al interior, otras especies valiosas como las araucarias de San Pedro y Campiñas de Américo, permanecían intactas y a salvo únicamente por la enorme distancia entre éstas y el río.

“Los pinares de Misiones están vírgenes de hacha, solo porque distan a 80 kilómetros del Paraná. Entretanto la estadística acusa una importación de pino blanco spruce y betea que excede al año los 5 millones de pesos oro ¿Cuánto costaría una vía Decauville hasta San Pedro o campiñas de Américo, región no sólo de grandes pinares, sino también de los más ricos yerbales que quedan? No excedería de medio millón de pesos oro, calculando alto en atención a la naturaleza accidentada del terreno y al costo del transporte para el material de la vía...”³⁰.

El problema de los obrajes madereros, se relacionaba con la dificultad del transporte de la madera hasta las orillas del río para su embarque. Se habían propuesto muchas medidas tendientes a solucionar ese inconveniente. Uno de ellos era instalar ferrocarriles baratos.

La empresa maderera que construyó una de las primeras líneas férreas del tipo Decauville, en Misiones, fue la Compañía de Maderas y Tierras del Iguazú Franklin Herrera Ltda. En sus propiedades de Puerto Segundo, a principios de 1910, para la extracción y transporte de maderas hasta el puerto.

“Puerto Segundo. -Compañía Tierras y Maderas del Iguazú. Franklin Herrera, Limitada S.A. -Obraje.- Establecimiento modelo y como se consigna en el mapa, el mejor de los argentinos. (...). En Puerto Segundo se construye el primer ferrocarril de los obrajes de Misiones, obra costosa y difícil que ha de mejorar en gran parte las condiciones generales del trabajo, realizado ahora bajo formas primitivas casi en la totalidad de los establecimientos de esa rica zona del país. En la fecha de mi visita de inspección, -fines de enero de 1913,- la locomotora llegaba al kilómetro 4, pero hoy debe alcanzar al kilómetro 14, pues la

30- Manuel Bernardez. 1901. op. cit. p. 36.

obra en lo referente a desmontes, terraplenes y puentes estaba entonces terminada hasta esa distancia. No faltaba sino tender los rieles sobre los durmientes. (...).

Los trabajos del obraje se extienden sobre una zona cuyo fondo no baja de siete leguas, a contar desde el puerto. El ferrocarril irá más lejos, y la dirección de la empresa alienta la esperanza de hacerlo rebasar los límites de su primitivo trazado, para llevarlo hasta la frontera del Brasil. Y las yerbas brasileñas que hoy vienen conducidas a lomo de mula para ser embarcadas en el vecino puerto, a través de cuarenta y seis leguas de distancia (contando las dieciocho que separan al campamento de la frontera) y veinte días de viaje, llegarían al de la Compañía de Maderas del Iguazú, en algunas horas, libres de todo riesgo, absolutamente seguras.(...). La población obrera en Puerto Segundo, el 28 de enero, era de 530 hombres, distribuidos en la siguiente forma: 270 ocupados como mensuales y jornaleros en trabajos diversos.

180 en la construcción ferroviaria, con jornales de \$ 1.50 a \$ 2.00 y manutención por cuenta de la empresa. 80 que trabajaban por un tanto, en labranza y aserraje de maderas, picadas, cultivos, etc. (...) Las horas de trabajo para mensuales y jornaleros son de 5 a.m. a 6.30 p.m.” (...).

La mayoría de los obrajes madereros sacó su producción hasta los puertos por medio de primitivos medios de transporte, aprovechando la tracción animal y los cursos navegables con un reducido número de especies.

“El transporte de las maderas a la costa desde más de dos leguas de ella, es por hoy un problema de no fácil solución. La accidentación continua del terreno es un serio obstáculo para la instalación de tramways o ferrocarriles baratos. El Sr. Ambrosetti, sin embargo tiene mucha fe en la aplicabilidad del Decauville, que ha visto empleado en el obraje de Yaguarazapá, en el Paraguay. Por lo que hace a los arroyos que van a desaguar en el Paraná y Uruguay, salvo uno que otro, no admiten balsas. Sólo se podría, utilizando las crecientes, bajarse vigas aisladas,

debidamente dirigidas, y eso será lo que probablemente, al fin se hará para sacar provecho a los bosques interiores cuando las reservas de la costa estén agotadas. Debido a la gran explotación que se hizo de él, la venta del cedro misionero, en Buenos Aires sufrió una gran paralización en el año 95, pues no pasaba quincena que no hubiera considerables arribos de aquella madera, de que ya estaba llena la plaza, había quincena en que llegaban hasta 700.000 pies. Así mismo su precio no bajó mucho de 150 pesos el millar de pies cuadrados.

También el Paraguay comenzó a exportar ese año cedro para Buenos Aires. El valor del cedro enviado de Misiones no debe bajar de 1.000.000 de pesos anualmente”³¹.

El aprovechamiento maderero en este sentido se restringió al transporte de maderos por el río hacia los centros de procesamiento.

“... en vez de obrajes limitados a la explotación de toscas vigas, debieran instalarse aserraderos. Los obrajes de hoy no reportan al Territorio mas beneficio que el capital representado por mercaderías que entra a cambio de las vigas que se exportan. Agotado el cedro, se abandona el obraje, para ir a establecerse en otro punto de la costa virgen, la población temporaria desaparece, la soledad recobra su perdido imperio, la vegetación vuelve a cubrir las picadas y ¿ qué ha ganado en resumen, la población y colonización del territorio...”³².

El potencial de riqueza que ofrecía la explotación maderera permaneció casi intacto durante mucho tiempo. La variedad de especies maderables aun no aprovechadas permanecía como potencial fuente de riquezas.

“Para una legua de selva 522.500 árboles maderables, cifra que aparece fabulosa multiplicada por la superficie no interrumpida de bosque que cubre las 4/5 partes del territorio. Un álamo de las islas del Delta paranaense de 7 años de edad vale en Buenos Aires 1 peso y de 10 años 2 pesos. Calculando solo a 0.50 centa-

31- Queirel Juan. 1897. op. cit. p. 312.

32- Idem; p. 311.

vos la cuarta parte de los árboles de una legua, resulta un valor de 65.312., este cálculo solo es admisible en la actual forma de explotación de los bosques;(...).

Pero hay que observar que en ese cómputo las maderas mas nobles van vendidas como articulo vil. En esa legua de selva van por lo menos 40 especies distintas de maderas valiosas, todas ellas superiores al álamo, aún las mas ordinarias; van cedros de 20 a 40 metros, van gigantescos lapachos, van guayaibies, van férreos urundais, van curupais, cancharanas, pterebies (que reemplazan al nogal) espina de corona, laureles negros, que dan una preciosa madera de mueble, va el laurel crespo, que ofrece un corte morado, con manchas anilladas amarillas, de un efecto bellissimo, va el incienso, de suavísimo aroma, consistente y madera de fácil pulimento, va el valioso palo rosa, el fuerte tarumá (equivalente al teak de los ingleses; va el corpulento ingá (semejante al haya), va el corpulento sota caballo, la gigantesca cañafistula, el durísimo anchico (blanco y colorado) y el hermoso alecrín, va el patriarcal timbó de preciada madera, que flota como el cedro y el pteribi, va la canela, la tala que da una bellissima madera, veteada de amarillo y rosado como el alecrín, van en fin otras 20 o 30 especies de maderas excelentes, blancas y poco densas para la carpintería en general, o de ley, rojizas y duras, para obras de resistencia, para durmientes, para rodados, para carpintería de edificios, y en modo especial, para carpintería de ribera, industria de vasto porvenir en un país como este, que ha de tener el primer exponente de su civilización y su potencia económica en el desarrollo de su navegación...”³³.

La ausencia de caminos consolidados dificultaba la tarea de internarse en los obrajes madereros. Las picadas y el obraje generalmente eran abandonadas tras acabar las especies con capacidad de boyar. Así el obraje permanecía conteniendo aun en su interior un gran número de especies de maderas valiosas.

33- Manuel Bernardez. 1901. op. cit. pp. 42-43.

“Todas esas maderas, toda esa riqueza fabulosa, puede ser aprovechada con poco capital, (...) y enviando todo eso en balsas aguas abajo, ya cada madera con su destino. No hemos hablado en breve de la enumeración de las maderas comunes a la selva misionera, de las araucarias o pinos, que constituyen una fuente valiosísima de riqueza, porque según es sabido, este árbol está limitado a ciertas zonas del territorio, no hallándose sino por excepción en el resto de la selva. Los datos acerca de la extensión de los pinares son desconcertantes, pero los mas discretos atribuyen a los dos grandes manchones de estos árboles una extensión total de 50 a 60 leguas, la mitad en San Pedro y la otra mitad en Campiñas de Américo, parajes interiores que distan del Paraná 80 a 100 Km. y unos 30 entre si.

Árboles magníficos rectos, corpulentos y una y dos veces centenarios, cuya copa original y vistosa se yergue a alturas de 40 y 50 metros, se ofrecen a la explotación en una proporción de 20 a 30 troncos mayores de 20 metros por hectárea, con un diámetro que sube de desde 1 metro hasta 2 ½. (...). El capital emprendedor puede apropiarse de toda aquella riqueza, hoy perdida como fuerza extraviada en el seno de la naturaleza, y echarla al Paraná, que se encargará de traerla casi gratuitamente al mercado. La prosperidad del trabajo inteligente, la riqueza y el porvenir se ofrecen así en el opulento Territorio de Misiones al hombre conquistador, como pepitas de oro a flor de tierra...”³⁴.

El potencial de riquezas que encerraban los bosques era enorme. El medio de transporte utilizado en los obrajes madereros fue el carro alzaprimas, tirado por tracción animal. Los obrajeros preferían los bueyes a las mulas, debido a que eran más dóciles y no se espantaban cuando olían un tigre, esto producía muchos accidentes con las mulas. El “alzaprima” con yuntas de bueyes transportaba rollos de hasta 15 Tn. Los alzaprimas podían transitar por caminos precarios siempre que no tuvieran mucha pendiente³⁵.

34- Manuel Bernardez. 1901. op. cit. p. 44-45.

35- Federico Unternäher; 2000: p. 3.

La navegación fluvial se complementó con la red de picadas y puertos existentes. El frente extractivo orientó el desarrollo de las vías de comunicación y la yerba mate y la madera de ley eran transportadas por picadas hasta el puerto obrajero y desde allí, río abajo a bordo de las embarcaciones y jangadas hasta el puerto de Posadas³⁶, para trasladarla hasta los grandes centros urbanos donde residían los establecimientos industriales de las grandes empresas yerbateras y madereras.

El procesamiento de la yerba mate en la zona cercana al puerto de Posadas, dio origen a una de las primeras industrias molineras de la yerba mate en Misiones. Aunque de escasa magnitud, sentó un antecedente para otros emprendimientos industriales y estimuló a otros en la instalación de astilleros para la construcción de barcos.

“La yerba es una industria importantísima de porvenir seguro como ninguna otra, pues sólo produciendo 20 veces lo que hoy se produce en el país, podría alcanzarse a cubrir el consumo que de aquel producto hace la República. En efecto mientras el consumo anual pasa de las 2.000.000 de arrobas, la yerba elaborada en Misiones, única sección argentina que la produce, sólo alcanza en el mismo tiempo a 100.000. (...) La elaboración consiste, esencialmente, en el desgaje de plantas, quitándoles las hojas y gajos menudos que son, en seguida secadas a fuego lento, ya sea en cariyó (especie de parrilla rectangular de madera), ya en el barbacuá (ingenio un poco mas complicado). Una vez secada la yerba se la tritura un poco y se tiene lo que se llama yerba canchada. En ese estado se la deposita en ranchos construidos a propósito en el mismo campamento y llamados noques, hasta el fin de la cosecha, en que regularmente se la conduce, en mulas a la costa para ser exportada, seguidamente a Buenos Aires...”³⁷.

El puerto de Piray creado en 1876 poseía una picada que llegaba hasta el Brasil, pasando por los yerbales de San Pedro, donde se explotaba yerba mate tras la pacificación de los indios, después del llamado

36- La empresa Núñez y Gibaja había instalado un molino yerbatero en inmediaciones del la zona del puerto de Posadas, donde se procesaba la marca de yerba “Flor de Liz”. (Cf. Crónica de los gobernantes. 1975).

37- Queirel Juan. 1897. op. cit. p. 204.

“pacto de la selva”, acordado entre el cacique Bonifacio Maidana y el descubriertero Moraes Dutra al frente de una comitiva en representación de los empresarios yerbateros Juan y Francisco Goicoechea de Posadas.

Existía una reglamentación que regulaba el trabajo en los yerbales. Ese reglamento de 1876 resultó letra muerta, ya que su incumplimiento era un hecho generalizado.

“Los yerbales fiscales de Misiones se explotan hoy libremente de acuerdo con el reglamento confeccionado en 1876 por el gobierno de Corrientes y modificado por el gobierno Nacional por decreto de 27 de Marzo de 1896. Según ese reglamento cuando una persona quiera beneficiar yerba debe solicitar permiso de la Dirección General de Rentas o de una de las aduanas de Posadas y de Barra Concepción. El Empresario debe manifestar en su solicitud el número de peones cortadores de yerba con que va a trabajar, pues el terreno a explotar se le concede a razón de 6 cuadras por peón, no pudiendo pasar, sin embargo la extensión de de dicho terreno de 60 cuadras cuadradas por cada empresario. Estas disposiciones sufren, forzosamente modificaciones en la práctica.

Uno de los dos fiscales que junto con un comisario figuran en los yerbales, fija a cada empresario los limites de su terreno, que los demás no pueden violar só pena de multa y decomiso de la yerba elaborada en área ajena .La ranchería de cada campamento debe situarse en el centro de él. La cosecha empieza el 1º de Marzo y continua hasta el 31 de Julio, en la sección que previamente se determina. (...) Los que benefician yerba en sección que no sea de turno o fuera de época arriba dicha, son multados y penados severamente.

Es prohibido cortar la rama terminal de los árboles de yerba, así como destruir maliciosamente ninguno de estos. La explotación de los yerbales es libre, como dije, sin mas gravamen que el abono al fisco de un impuesto de inspección de cincuenta centavos por cada 10 kilos de yerba extraída. El mismo impuesto rige para la extracción de campos particulares...”³⁸.

38- Queirel Juan. 1897. op. cit. p. 204.

La puesta en vigencia del reglamento no pudo efectivizarse hasta 1892, cuando se nombró un inspector de bosques y yerbales que nada pudo hacer por falta de apoyo de las autoridades. Hasta 1894 los yerbales fiscales no produjeron renta, a pesar de que se los explotaba sin mayores contemplaciones, bajo el supuesto que después del reparto que hiciera el gobierno de Corrientes, no quedaron campos fiscales.

El gobernador Balestra implantó la fiscalización de los yerbales y el Congreso (Ley N° 3342) facultó al ejecutivo para su reglamentación. En 1894 del Ejecutivo Nacional prohibió la enajenación de terrenos fiscales con yerbales y puso en vigencia el reglamento de yerbales sancionado por Corrientes de 1876 y quitó a la gobernación de Misiones la administración de los yerbales que pasaron a depender directamente del Ministerio de hacienda, siendo sus agentes inmediatos en el Territorio los jefes de las aduanas de Posadas y Barra de Concepción a los que se encargó la percepción del impuesto respectivo.

“La renta de yerbales produjo en 1894 24.240 pesos y la producción del año fue 50.000 arrobas de yerba. En 1895 la renta se elevó a 63.000 pesos y la producción a 116.000 arrobas de (de 10ks) más 10.000 elaboradas en campos particulares. (Yerbal Nuevo: 60.000 arrobas; idem de San Pedro: 56.000.

A la entrada por el impuesto se agregó en 1894 la de 12.315 pesos, importe, de varios millares de de arrobas elaboradas en yerbales fiscales, y que fueron decomisadas y vendidas en remate público, sin que nadie entablara reclamo por ellas.

De modo pues que la producción, y con ella la renta, se ha duplicado de un año para otro, lo cual es la mejor defensa para de la administración actual de los yerbales. Estos han dado el año 95 casi tanta renta como la receptoria de Posadas por sus operaciones aduaneras, y más que la importante aduana de la barra de Concepción. Infelizmente, el personal creado para la vigilancia de los yerbales, y sin el cual la percepción de la renta es ilusoria, fue suprimido en el presupuesto de 1895.

El Dr. Balestra lo hizo trabajar sin embargo bajo su responsabilidad y confiando que el ejecutivo no dejaría impago sus haberes,

*y gracias a esa medida, la renta se recaudó también ese año con el aumento que se ha visto el año anterior...”*³⁹.

A partir de 1902 se dispuso un impuesto de 0,50 centavos la arroba de yerba mate, hecho que motivó un enorme contrabando de yerba desde el Brasil y el Paraguay, mientras que en el país se incrementaba notablemente el consumo de este producto.

*“Se importan al año cuarenta mil toneladas y solo se cosechan en los yerbales nacionales unas mil trescientas. Todo al margen sin contar un cuantioso contrabando se paga a los países vecinos Brasil y Paraguay”*⁴⁰.

Para 1903 existían cuatro grandes zonas de yerbales naturales y las más productivas eran las más alejadas. El siguiente cuadro ilustra el nivel de producción de los yerbales naturales de Misiones entre 1898 y 1903.

Producción de los yerbales naturales de Misiones entre 1898 y 1903

Años	Kilogramos
1898	1.043.154
1899	1.140.457
1900	1.309.261
1901	1.800.000
1902	2.016.057
1903	2.324.091

Fuente: A. Bolsi. Archivo General de la Nación (AGN), M.I., 1903. L7 y AGN, M.I. 1904, L. 6.0.

Entre 1880 y 1920 existieron numerosos obrajes yerbateros y madereros que a lo largo de la costa de ambos márgenes del Paraná, explotaron la yerba y la madera y la transportaban río abajo en barcos y enormes jangadas aprovechando la corriente. En muchos de los puertos obrajereros diseminados por la costa del Paraná, tuvieron lugar asenta-

39- Queirel Juan. 1897. op. cit. p. 205.

40- Manuel Bernardez. 1901 op. cit. p. 34.

mientos poblacionales, aunque de escasa población, constituyeron la base de muchos de los futuros éjidos urbanos.

La irracionalidad con que se explotó a la mayoría de los yerbales fiscales, obligó a que continuamente los empresarios yerbateros invirtiesen grandes esfuerzos en buscar nuevos yerbales silvestres. La situación se mantuvo sin variaciones, hasta que finalmente se procedió al cultivo de la yerba mate, ya que en el año 1905 la empresa Martín & Cia, en propiedades que la firma poseía en San Ignacio y otras, como empresa de Pedro Núñez en el establecimiento “Santa Inés” de Posadas, comenzaron a plantar sus propios yerbales en grandes extensiones. Aunque anteriormente se intentó con el trasplante en macetas de plántines extraídos de la selva. De esta manera se iniciaba una nueva etapa en la actividad yerbatera.

LAREGULARIZACIÓNDELMOVIMIENTOFLUVIALDELALTO PARANÁENLASPRIMERASDÉCADASPOSTERIORESALA FEDERALIZACIÓN

Tras la federalización del Territorio, se consolidó la etapa más regular en la navegación del Alto Paraná, a la vez que se intensificaba el tráfico y la circulación de mercaderías y personas.

“El comercio principal del Alto Paraná y lo que da vida y sostiene la navegación, es la yerba, ya Argentina, ya Paraguaya; aguas arriba los buques van cargados de manutención, mulas y peonada, y aguas abajo de yerba, que cargan hasta en la cámara y conducen a Posadas o Villa Encarnación. En Piray Guazú tuvimos que estar esperando tres días a que pasara algún vapor o buque: El Félix Esperanza había subido hasta el Iguazú: era necesario esperar su vuelta, consolándonos con comer mientras tanto maíz con agua. (...) Cuando paso el Félix Esperanza iba cargado de peones que se trasladaban a trabajar en los yerbales, todos con su paga adelantada, la que se habían gastado al salir de Posadas en fiestas y chupandinas. A pesar de todo marchaban contentos y chacoteando a meterse al monte, para no salir sino

a los tres meses que dura la zafra en un trabajo pesado como es el de yerbatero.

No faltaban también algunas mujeres Paraguayas, tan guapas como los hombres y que aprovechan de esos viajes para acompañar a sus maridos legítimos o provisorios con quienes comparten las fatigas del trabajo y del monte...”⁴¹.

En el Alto Paraná el gran inconveniente que se presentaba para quienes se internaban en la búsqueda de las riquezas naturales, era la casi total ausencia de centros de población que ofreciesen servicios mínimos como aprovisionamiento de víveres, atención sanitaria y otros.

“En el Alto Paraná para poder vivir y excursionar libremente es necesario llevar provisiones, de lo contrario se está expuesto no solo a ser inconveniente, sino a pasar miserias, sea en los obrajes o en los otros puntos, porque como los vapores no hacen viajes regulares, comúnmente se quedan cortados de provisiones y tres o cuatro personas o mas, que coman dos veces diarias por lo menos son insoportables a lo que a gatas tienen para ellos.

En ciertos puntos el dinero es inútil, desde el momento en que no saben que hacer con él. Los que tienen mercaderías son los empresarios de los trabajos, ya sea de yerba o de maderas, y estos no quieren dinero, sino trabajo personal, y así mismo mas de una vez se ven en figurillas por habérseles concluido la manutención (...) Charque, grasa, tocino, fariña, porotos, sal, galleta, tabaco, caña, jabón, café, yerba, azúcar, cartuchos, extracto de carne Kemmerich y sopa Julienne. Estos últimos deben reservarse para casos extremos cuando no se pueda cargar mucho y haya que economizar los otros alimentos.

No se debe ni se pueden llevar artículos de lujo como vino etc, puesto que si uno toma debe dar de tomar a todos, incluso los peones, a quienes hay que saber tratar con cierto compañerismo para que lo sirvan bien y con buena voluntad. En esas alturas la ciencia no vale nada y los únicos que pueden sacarlo a uno de apuros son los peones. Los peones del Alto Paraná son curiosos. En su mayor parte paraguayos, correntinos o brasileros, se con-

41- Ambrosetti J. B.; 1892; op. cit. pp. 110-111.

chaban para todo trabajo, tanto sirven para manejar una canoa, lidiar con mulas o bueyes, cargar a hombro, trabajar en el monte, cocinar y hasta cazar tigres cuando se ofrece la ocasión. Al ser contratados para el Alto Paraná ya se entiende que es para todo trabajo y uno no tiene mes que mandarlos. Es gente dócil y de buena índole, servicial cuando se la sabe tratar, pero fácilmente inútil si nota en el patrón orgullo o falta de consideración... ”⁴².

Para 1892, las líneas regulares de vapores prestaban servicio hasta el puerto paraguayo de Tacurú Pucú. Hacían la travesía recorriendo los diversos puertos de los obrajes del Alto Paraná, atracando en ambas márgenes del río.

“El río Alto Paraná es navegable por vapor hasta el puerto de Tacurú Pucú sobre la costa paraguaya, donde la empresa La industrial paraguaya tiene grandes depósitos de yerba que explotan en sus inmensos yerbales. (...) Actualmente tres vapores hacen carrera del Alto Paraná entre Posadas y Tacurú Pucú: El San Javier y el Lucero de la Compañía La platense, hacen un viaje mensual cada uno y el Félix Esperanza, propiedad de don Juan Goycochea, hace dos viajes sin itinerario fijo; además hay varios buques de cabotaje que viajan frecuentemente y un sin número de canoas. Estas no son de un solo tronco como las que se usan en el Alto Uruguay, sino que en su mayor parte de tablas bien confeccionadas y muy grandes que con 6 remeros andan con velocidad notable... ”⁴³.

En general las embarcaciones que hacían carrera hasta Tacurú Pucú, eran impulsadas con motores movidos a fuerza de vapor, aunque también existían muchas embarcaciones a vela que se valían del impulso eólico para llegar a destino.

“En cuanto a la comunicación fluvial es constante por el Paraná en toda la extensión de este gran río que corresponde a Misiones. Sobre la navegación del Paraná a vela (...) desde Posadas al puerto de Monte Agudo o de Piray Guazú el cual se halla a 1 ½

42- Idem 1894 op. cit. p. 38.

43- Ambrosetti J. B. 1894 pp. 110-111.

kilómetro al sud de la embocadura de un arroyo de ese nombre, es sin peligro absolutamente, y si bien de noche no se navega, las causas son algunos pasos de piedras y la cerrazón que desde las 7 de la tarde comienza a levantarse, oscureciendo el camino, y durando hasta el siguiente día de 7 a 8 en que se disipa ”⁴⁴.

El tamaño y el porte de los veleros era bastante menor en comparación con las embarcaciones movidas a vapor, pero su presencia era importante en el río ya que en muchos casos inclusive se las utilizaba para dirigir las jangadas.

“En embarcaciones a vela las que son pequeñas de 800, 1000 y 1500 a lo más se emplean, de Posadas al dicho Piray de 12 a 14 días. Ese puerto es el que tiene la única picada que sale al centro San Pedro, Campo Eré, Palmas... ”⁴⁵.

Otro sistema utilizado en la navegación a vela, cuando los vientos no eran favorables, era el botador y consistía en mover el barco con la fuerza de los hombres de la embarcación, tras proceder a introducir un palo alargado hasta hallar el fondo del río e impulsar de esta manera el barco y avanzar bordeando la costa del río.

“El viaje es largo como se ve, a causa de tantas vueltas u orzadas del río, que impiden tener un viento bueno o favorable siempre, causa que impide se pongan mayores buques en la carga y el acarreo de yerbas, por hacerse ese camino casi siempre a botador y desarbolando a veces, cuando por la creciente el botador no da fondo, y se camina agarrándose en las ramas de la orilla para romper la corriente... ”⁴⁶.

La ruta fluvial del Alto Paraná también fue utilizada para efectuar tareas de reconocimiento territorial. Se llegó así de esta manera hasta la zona de las cataratas del Iguazú, que permanecía inexplorada hasta ese momento.

Para la exploración de la zona de cataratas, se organizaron expediciones especiales como la encabezada por Jordán Hummell, (mayor-

44- Queirel Juan. 1897. op. cit. p. 223.

45- Queirel Juan. 1897. op. cit. p. 223.

46- Idem. op. cit. p. 323.

domo del Gobernador Roca) a bordo del vapor fluvial “Cometa” llegó al lugar tras vencer innumerables dificultades. Luego de desembarcar, continuó por tierra a través de una picada abierta en la selva desde el lado brasileño. Tras su regreso hicieron contacto en Posadas con los armadores de los astilleros de Núñez y Gibaja, instándolos a organizar nuevas expediciones y buscar la forma de aprovechar los saltos como atractivos turísticos.

El gobernador Lanusse (1896-1905) fue finalmente quien solicitó la vigencia de la Ley Olmedo, promulgada en el año 1902 por la cual declaraba expropiable para fines de utilidad pública la superficie de 10 leguas cuadradas inmediatas a las cataratas del Iguazú. Hacia 1897 lo habían acompañado en un viaje al Iguazú un grupo de destacadas personalidades de la oligarquía porteña tales como:

“la Srta. Victoria Aguirre que apesadumbrada porque no pudo ver las cataratas donó en 1901 \$3000 para que se abriera una picada maestra desde el puerto hasta las cataratas, la firma Núñez y Gibaja invirtió otros \$15.000 con lo que se pudo abrir la picada maestra y ensanchar el camino posibilitando a los turistas llegar. Desde entonces a puerto Iguazú se la llamó Victoria Aguirre. La firma Núñez y Gibaja también se interesó por el turismo y fue quien puso en conocimiento del gobernador Lanusse las potencialidades para el desarrollo de actividades turísticas que ofrecían las cataratas del Iguazú. Arrendaron algunas parcelas de tierras aledañas al puerto al propietario del obraje Ayarragaray que explotaba la zona, y construyeron un rústico hotel donde se alojaron los primeros turistas que arribaron al lugar. El gobernador Lanusse mandó comenzar la obra que fue concluida en 1904 con la ayuda de las tropas del 12 regimiento de infantería con asiento en Posadas”⁴⁷.

Para acceder hasta la altura de las cataratas del Iguazú por espacio argentino, la única vía de acceso disponible era el río Paraná. Por lo general las embarcaciones normalmente que solían hacer carrera hasta el puerto paraguayo de Tacurú Pucú, donde tenía lugar una intensa explotación yerbatera.

47- Citado en: Alba C. Etorena de Freaza. 1999. op cit. p. 14.

Las primeras líneas regulares que se establecieron desde 1876 en el Territorio Nacional de Misiones comunicaban Posadas, Puerto Piray y Tacurú Pucú. Algunos buques de esta línea fueron construidos en Astilleros de Posadas, y se dedicaban casi exclusivamente al transporte de yerba mate. Los hermanos Goicoechea introdujeron nuevas embarcaciones dedicadas a esta actividad y asimismo fue importante desde 1882 el aporte de empresas nuevas como la yerbatera Juan Antonio Uribe y Cia., de Buenos Aires para el desarrollo de las comunicaciones.

A principios del siglo XX ya se hallaban esparcidos numerosos obrajes a lo largo de las costas del Territorio Nacional de Misiones, Paraguay y Brasil y se podía llegar sin mayores inconvenientes incluso hasta puerto Aguirre (Iguazú) en embarcaciones ya que estos eran los resultados de los primeros intentos por abrir el espacio para la exploración y penetración humana con el objetivo de efectuar primero un reconocimiento del terreno con miras a la posterior incorporación económica de la región.

En el desarrollo de la navegación fluvial intervinieron al principio numerosas empresas medianas y pequeñas, pero con el paso de los años y la intensificación de la actividad del frente extractivo, fueron consolidándose los primeros monopolios del transporte en embarcaciones y obrajes.

Las comunicaciones entre Posadas y el Interior del Territorio Nacional de Misiones tuvieron entre 1880 y 1920 como vías naturales a los ríos navegables para extraer los recursos naturales y poner en actividad el potencial económico del Alto Paraná. El transporte fluvial constituyó un medio eficaz y barato para el desarrollo de las comunicaciones y el transporte.



Vapor "Dolores Barthe", de la flota del Señor Domingo Barthe.



Señor Domingo Barthe. Vapor "Humaitá".



Vapor "Emilia Barthe", de la Flota del Señor Domingo Barthe, en dique seco.

CAPÍTULO II

POSADAS, CAPITAL DEL TERRITORIO NACIONAL DE MISIONES. LA CONSOLIDACIÓN DE UN CENTRO COMERCIAL Y ADMINISTRATIVO

El desarrollo que alcanzó este poblado entre 1880 y 1920 estuvo determinado en gran parte por la intensificación de las actividades del frente extractivo en el Territorio Nacional de Misiones y espacio regional comprendido por los tres países limítrofes que comparten el curso superior del río Paraná. Las vías fluviales establecidas por los ríos navegables, fueron las rutas naturales para establecer las comunicaciones y el comercio con el resto del litoral de la república Argentina y los países limítrofes.

Desde sus orígenes, a principios de siglo XIX, el poblado de Trincheras de San José, luego rebautizada Posadas, se levantó en un punto estratégico dentro del circuito de las vías de comunicación. La actividad comercial y la necesidad de resguardar el espacio terrestre de circulación hacia el exterior, motivó al gobierno del Paraguay a establecer una ocupación militar en ese punto y levantar el campamento de rinconada de San José en 1833. (Cf. Oviedo; 1997; p. 39).

El gobierno del Paraguay era consciente de lo que significaba dominar y controlar militarmente el territorio de Misiones, para poder dar salida a su producción y de paso dar vigilancia a las actividades económicas, desde Trincheras de San José, (hoy Posadas).

Entre 1833 y 1845, el tiempo que demandó aproximadamente la construcción e instalación definitiva del campamento, las tropas paraguayas instaladas en Encarnación se encargaron de efectuar el control territorial entre los ríos Paraná y Uruguay, hasta el arroyo Aguapey,

en el límite con la provincia de Corrientes. El comercio constituía una importante actividad del Paraguay, que solamente decayó cuando los conflictos políticos y militares obstaculizaron la entrada y salida de productos hacia la región del Río de la Plata y el Brasil. (Cf. Oviedo; 1994; p. 134).

Desde el año 1833 al año 1865, cuando estalla la guerra de la Triple Alianza, ya se hallaba plenamente consolidado en el lugar donde se levanta la ciudad de Posadas el campamento militar de los paraguayos. Al comenzar la guerra de la triple alianza el batallón de la cuarta división de caballería a cargo del General Gómez Portinho, al servicio de las fuerzas del imperio del Brasil, ocupó el lugar tras una serie de enfrentamientos armados. Posteriormente los brasileños atravesaron la Trinchera en dirección al Paraguay y finalmente hacia el año 1867, el batallón 24 bajo las órdenes del coronel Ignacio Ferreyra, tomaba posesión del lugar para la provincia de Corrientes.

Durante la guerra de la Triple Alianza, Trincheras de San José constituyó un punto estratégico para el desarrollo de las operaciones militares y particularmente desarrolló un comercio de proveeduría para los diferentes batallones de la línea de combate, donde una serie de comerciantes abastecían a los ejércitos con artículos, que iban desde víveres, municiones, aguardientes, armas, yerbas, tabacos, etc.

Una vez finalizado el conflicto muchos de los comerciantes, siguieron vinculados al comercio regional, como acopiadores de productos regionales tales como yerba mate, tabaco, cueros y maderas, tras haber acumulado capitales durante el desarrollo del conflicto armado. Algunas empresas que se originaron en ese periodo, se transformaron luego en gigantescos conglomerados monopólicos tales como la Compañía de Navegación Mihanovich, la Matte Laranjeira entre otros, que acumularon en este periodo su fuente de capital. Esas empresas luego constituyeron grupos monopólicos en la actividad fluvial del Alto Paraná con obrajes, puertos, embarcaciones y astilleros propios.

Nicolás Mihanovich nació en 1846 en el imperio Austro-Húngaro y llegó a Buenos Aires en 1864, pasando luego al Paraguay con las tropas aliadas durante la guerra de la Triple Alianza, donde luego acumuló como proveedor del ejército argentino sus primeros capitales, en un paralelo notable con la empresa Matte Laranjeira de Brasil. En

1875 se establece nuevamente en Buenos Aires, donde adquiere “un vaporcito de pasajeros”. Para 1894 ya obtiene el control de la compañía “La Platense” y en 1903 forma una sociedad anónima, que en 1909 se convertiría en un gigantesco conglomerado anglo-argentino. El mismo fue presidido por Nicolás Mihanovich hasta 1917; quien fallece en Buenos Aires en 1929⁴⁸. (Herken Krauer; 1984; p. 45).

La sociedad “Matte Laranjeira” habría de convertirse en otro de los grandes grupos monopólicos de la explotación regional de la yerba mate del Alto Paraná. Ricardo y Francisco Mendes Gonçalves acumularon sus primeros recursos acompañando al ejército brasileño en su campaña por el Paraguay, proveyéndoles de alimentos y otras necesidades. Ahí entablaron relación con Thomaz Laranjeira, igualmente al servicio del ejército brasileño. Pronto surgiría la idea de un emprendimiento comercial para explotar el intercambio de productos agrícolas y extractivos entre Brasil, Paraguay y la Argentina. Francisco Mendes Gonçalves se instaló en Buenos Aires en 1874 y funda la sociedad comercial Francisco Mendes & Compañía. (H. Krauer; 1984; p. 46).

Thomaz Laranjeira por su parte participó en la comisión demarcadora de límites entre el Paraguay y el Brasil y conoció entonces los “planaltos do Amambay”. En 1882 obtuvo la primera concesión del gobierno brasileño para la explotación yerbatera, que remitiría luego por medio de embarcaciones hasta Buenos Aires. Laranjeira se asoció después con otros empresarios, dando lugar a la formación de la Compañía Matte Laranjeira, que pasó a exportar yerba para la firma Francisco Mendes & Compañía de Buenos Aires. En un primer momento la yerba era embarcada a Buenos Aires en los puertos del río Paraguay, pero la decisión en 1897, del gobierno paraguayo de proteger sus yerbales, obligó al grupo a conducir la yerba a un mayor costo hasta el puerto de Corumbá, en territorio Brasileño, desde donde se embarcaban hacia el sur. En 1908 finalmente se decidió buscar otra salida y en 1910 empieza a implementarse la ruta de los yerbales del Guayrá, Porto Mendes y de ahí por el río Paraná en barcos hasta Posadas y Buenos Aires. (Herken Krauer; 1984; p. 45-46).

48- Citado en Herken Krauer: de Abad de Santillán. Gran Enciclopedia Argentina. 1959. Volumen V. p. 277.

Entre 1880 y 1890 también se sumarian en la actividad fluvial de la navegación del río Paraná muchas otras empresas de menor escala que se irían conformando y creciendo en Posadas durante las décadas posteriores a la finalización de la guerra de la triple alianza. Así fue como aparecerían compañías como la fundada por inmigrantes españoles de López & Santiago, que derivaría luego en la sociedad también española de Núñez y Gibaja, la del francés Domingo Barthe o la del inmigrante español Juan B. Mola entre otros.

Mientras tanto en los otros pueblos cercanos a Posadas como Encarnación (Paraguay), Candelaria, Santa Ana y San Ignacio, los comerciantes que se afincaron en estos poblados ribereños al igual que Posadas, se transformarían en activos centros de contratación de mano de obra (conchavo) donde los puestos de autoridad local generalmente eran ocupados por comerciantes y acopiadores de yerba mate y madeiras provenientes de los obrajes.

La gran guerra estimuló notablemente el desarrollo del comercio y el asentamiento de poblaciones de diverso origen en Trincheras de San José. Los pobladores provenían de los pueblos vecinos y cercanos que llegaron en carretas como proveedores del ejército y se ubicaron dentro del recinto amurallado del poblado. El desplazamiento de fuerzas militares durante la guerra de la Triple Alianza en cercanías de Trincheras de San José y el comercio de proveeduría consolidaron a la población en el lugar.

Al poco tiempo de finalizar la guerra, Posadas mostraba una faceta de calles con ranchos aproximados entre sí, que iban desde el antiguo portón de la muralla hasta el puerto de la ciudad, dispuestos en forma diagonal. Ya existían las primeras tiendas, almacenes y casas de comercio que eran también acopiadoras de productos regionales. La convergencia de rutas terrestres, un puerto con creciente actividad comercial, comunicado por el Paraná con otros puertos situados aguas arriba y abajo, le imprimían un dinamismo propio al movimiento económico de la población creciente de Posadas al finalizar la guerra. (Areco L. B. 1972. p. 17).

En 1870 la legislatura de Corrientes había “refundado” el poblado de Trincheras de San José sobre la base de la población existente. En el año 1872 tiene la cesión del primer Consejo Municipal con autorida-

des correntinas en Trincheras de San José, ciudad cabecera del departamento Candelaria, siendo el primer presidente del Concejo Municipal el agrimensor Francisco Lezcano.

En los primeros años posteriores a la conformación del primer Consejo Municipal se registran muchos pedidos de chacras en merced⁴⁹ y se destacan algunas obras públicas como el traslado en 1873 del cementerio del lugar en donde se situaba en ese momento: sobre la actual plaza 9 de julio, en lo que hoy es el pleno microcentro posadeño. En 1874 asume la presidencia del Consejo municipal Aurelio Villalonga en reemplazo de Francisco Lezcano y se registraban entonces como vecinos⁵⁰ del pueblo personajes que serían destacados actores en la vida política del Territorio Nacional de Misiones; tales como Antonio Gallino, posteriormente gobernador de Corrientes que dictaría la ley general de venta de tierras en 1881, los hermanos Juan y Francisco Goicoechea, comerciantes de yerba y acopiadores, el fiscal de los yerbales Felipe Tamareu, el descubriertero Moraes Dutra Francisco Resoagli y muchos otros comerciantes de origen criollo, que eran pobladores provenientes de diversos lugares. (Areco L. B.; 1972; p. 32).

El 22 de noviembre de 1879 el gobierno de Corrientes sustituyó el nombre de Trincheras de San José, por el de Gervasio Posadas, en honor al director supremo que en 1814 había sugerido la anexión a Corrientes del territorio de la antigua Provincia Jesuítica de Misiones. En 1884 el Consejo Municipal ratificó el cambio de nombre, que aunque fuera dispuesto desde 1879, se manifestaba una curiosa resistencia por parte de los pobladores para adoptar la nueva denominación. Hasta que ese mismo año rehiciera la entrega definitiva de Posadas a la jurisdicción de Misiones como capital de este territorio. (Cf. Crónica de los Gobernantes de Misiones; 1975).

Antes de la creación del Territorio Nacional de Misiones, el Consejo Municipal de la ciudad tenía atribuciones como la de designar a los jueces pedáneos, encargados de la vigilancia de los yerbales de Misio-

49- En concesión o gratis según Lucas Braulio Areco, aunque posteriormente aclara que tenían el valor en moneda de “un real fuerte”.

50- Era considerado “vecino” alguien reconocido como tal, “avecindado”, ello se diferenciaba de la población indígena como un grupo diferente del criollo, mestizo o blanco considerado “morador” que designaba simplemente a alguien que se asentaba en la zona. (Cf. Oviedo Norma; 1994; op. cit. p. 88).

nes, que el acceso para los comerciantes, podía equivaler a facilitar en gran medida el acceso a los recursos naturales del Territorio Nacional de Misiones.

Así por ejemplo de los Hermanos Juan y Francisco Goicochea, propietarios de una de las primeras empresas dedicada a la navegación, explotación de yerbales y obrajes madereros, figuran también como los primeros concejales, siendo también presidentes del concejo municipal de Posadas al igual que otros numerosos comerciantes de la ciudad.

Por otra parte, a comienzos de 1880, arribaban a Posadas muchos inmigrantes de origen extranjero, provenientes principalmente de Europa. El fuerte impulso inmigratorio que se vivía en el país, era reflejado también en el Territorio Nacional de Misiones. Así a fines del siglo XIX, ya es notable la presencia de pobladores de origen español e italiano en Posadas. Algunos de ellos fundaron importantes empresas navieras que se ocuparon del tráfico comercial de pasajeros y mercancías entre otros rubros en el Alto Paraná.

“Entre las primeras familias que establecieron residencia en Posadas habían varias de origen Español: Manuel González, Rafael Rodríguez, José Montero, Jacinto Palacin, Ramón García, Gerardo Artabe y Daniel Iriarte. Pronto llegarían otras que se dedicarían a diversos ramos especialmente la navegación, la extracción de yerba y madera, el comercio, la hotelería, bares y la agricultura (...) En 1879 llegó otro español: Don José A. Novoa con los navíos “Tacurú” y “Dalmácia” que transportaban yerba hasta Ituzaingó y el vaporcito “Sol de Mayo” que hacía viajes diarios de Posadas a San Ignacio llevando pasajeros y mercaderías. Entre los empresarios que llegaron hacia 1880 encontramos a Joaquín Aramburu, Santiago López, Gregorio y Elías Santiago, Pablo y Gregorio Pomar, Jaime, José y Agapito Pagés y Otros...”⁵¹.

Este grupo de comerciantes de origen inmigrante, arribaba a un espacio que les brindaba ciertas posibilidades de ascenso social, pero con un territorio ya repartido en grandes propiedades. Sin embargo dentro de este grupo de inmigrantes, había algunos que ya poseían una can-

51- Citado en: Alba C. Etorena de Freaza; 1999; op. cit. p. 14.

idad relativa de capital y organizaron importantes emprendimientos comerciales.

“Durante la guerra de la triple alianza llegaron los hermanos Juan y Francisco Goicochea, y poco después D. Jacinto Palacin. Los dos primeros eran mellizos vascos uruguayo y Don Jacinto era español. Don Juan y Jacinto se asociaron para comprar un vaporcito llamado “Cadete” que a los pocos viajes hizo explosión, salvándose milagrosamente los dueños y los dos peones. Poco tiempo después a Francisco Goicochea le sucedió lo mismo. A pesar de todas estas desgracias ni los Goicochea ni D. Jacinto Palacin bajaron los brazos, era necesario encontrar barcos sustitutos que condujeran a mensúes y capangas hasta los yerbales del Alto Paraná de donde debían transportar el precioso cargamento de oro verde. Por ello en 1879 D. Jacinto compra un nuevo vapor “El tape Nacional” y los hermanos Goicochea en 1880 los vapores “Teresa”, “Elisa” y posteriormente el “Feliz Esperanza”⁵².

A fines del siglo XIX el antiguo rancharío de “Trincheras de San José”, ya era un significativo enclave económico y paso obligado para la extracción de las riquezas naturales de yerba mate y maderas del Alto Paraná. El aumento del tráfico comercial a fines del siglo XIX y la relevancia de Posadas en el circuito económico era señalado en las notas del viajero Juan Queirel que al respecto decía lo siguiente:

“El comercio del Territorio, cuyo foco principal es Posadas, es activo y relativamente importante, como que lo es mas que el de muchos puertos del bajo Paraná. Los consumidores de ese comercio son las colonias y estancias de las bajas Misiones, los yerbales y obrajes y la población misma de Posadas, que con su ejido llega a 6.000 habitantes, esto es casi la quinta parte de la población total del Territorio. A Posadas bajan las yerbas y maderas que de allí, siguen viaje a Buenos Aires, haciendo escala en Corrientes, donde las yerbas se

52- Idem. p. 14.

trasbordan a los grandes vapores y las maderas de las hangadas se cargan en barcos de vela generalmente... ”⁵³.

La función de Posadas como enclave acaparador y redistribuidor de mercancías, se hallaba plenamente consolidada a principios del siglo XX. Además de los productos provenientes del interior de Misiones como las yerbas, maderas o el azúcar proveniente del Ingenio San Juan, propiedad de la familia del ex gobernador Rudecindo Roca. También hacían arribo a Posadas otros productos procesados en distintos puntos de Misiones y de otras regiones.

“A Posadas, llega también, para de allí exportarse el azúcar y el alcohol de los ingenios, el tabaco de Cerro Corá, San José, etc. la farinã, los cueros y demás productos agrícolas y ganaderos de las bajas Misiones. Posadas es a la vez el centro proveedor del territorio, quedándole a Concepción el segundo puesto.

Las mercaderías de removido, salidas de Posadas, en 1894 ascendieron. Según datos de la receptoría del Territorio a 363.488 pesos. La aduana, por su parte, recolectó el mismo año 68.856 pesos de impuestos de importación y exportación, patentes y contribución directa. Esa cantidad acusaba un aumento de 15.443 pesos sobre las rentas del año anterior ”⁵⁴.

Resulta llamativo que ante el incremento de las actividades económicas, estas no eran acompañadas por una infraestructura adecuada a sus necesidades.

“Posadas debería tener un depósito fiscal; si así fuese habría un importante comercio de tránsito, para surtir el mercado de villa Encarnación, toda la costa del Alto Paraná, la colonia y establecimientos brasileños del Iguazú. La aduana de Posadas está atendida por un personal de 26 empleados, contándose entre ellos al receptor y jefe de resguardo, así como 6 guarda costas a caballo(...) El movimiento de vapores de que es centro Posadas, también puede dar idea de su importancia comercial. El Pingo, el Lucero, el Iguazú, le ponen en comunicación con Corrientes,

53- Queirel Juan. 1897. op. cit. p. 217.

54- Queirel Juan. op. cit. p. 217-218.

y el San Javier, el Edelira, y el Cometa, con el Alto Paraná. Vapores mas pequeños y chatas vienen a agregarse todavía a los nombrados... ”⁵⁵.

A fines de la década de 1880 ya encontramos en Posadas a comerciantes que a pesar de su procedencia extranjera, desempeñaban cargos públicos dentro del Concejo Municipal de la Ciudad de Posadas, tal es el caso de los franceses Hnos. Blosset, Domingo Barthe y los españoles Pedro Núñez y Lázaro Gibaja entre otros⁵⁶. Algunos de ellos, como los hermanos Blosset y Domingo Barthe, habían arribado con cierto capital propio, mientras que los otros de origen español crecieron asociándose como intermediarios de otras empresas mayores, hasta constituir, empresas independientes que experimentaron un desarrollo notable.

“La capital misionera cuenta con grandes y surtidas casas de comercio, como las de Domingo Barthe, Francisco Resoagli, López y Santiago y Cia., Pedro Noziglia y Gerardo Artabe y numerosas otras de menor importancia. Esas casas son importadoras de mercaderías generales y exportadoras de los frutos del Territorio que antes nombramos. Algunas de esas son empresarias de vapores.

En Posadas hay dos bancos: el Nacional en Liquidación y el de La Nación Argentina, en activo funcionamiento y que ayuda bastante al desarrollo del comercio, aunque sin estar a la altura de sus necesidades, pues no es mas que una agencia.

El capital de 300.000 pesos es exiguo y debiera ser aumentado. Entre las casas de comercio ya mencionadas hay las que por si solas tienen ese capital, además la amortización trimestral del 25 % sobre los prestamos tampoco es adecuada a las necesidades de las industrias y el comercio de aquel territorio que separado de Buenos Aires por una larga distancia, y en que los beneficios de las principales industrias o fuentes de producción son anuales.

55- Idem. op. cit. p. 217-218.

56- Vease para una mejor comparación el cuadro de la página 117-118. En el mismo se observa una lista más desarrollada de los comerciantes y empresarios que desempeñaban funciones públicas además de sus respectivas actividades privadas.

La prensa de posadas ha abogado porque se rebaje la amortización de los prestamos al 5% para los industriales y agricultores y al 10% para los demás. Una medida como esa daría un impulso considerable a la producción...”⁵⁷.

Mientras tanto, eran inauguradas nuevas obras públicas en la capital misionera, así en 1897, una de las célebres calles de Posadas ya era conocida como “La Bajada” (vieja). En 1901 bajo la intendencia de José Robert de Blosset se hacen los contratos para la instalación de la primera usina eléctrica de Misiones, que culminó en julio del año 1902, con apoyo de la gobernación a cargo de Juan José Lanusse, que funcionó sobre un terreno ubicado en la intersección de las actuales avenidas Roque Pérez y Roque Sáenz Peña, correspondiente al barrio actualmente conocido como Villa Blosset.

En un principio la usina utilizaba leña traída en chatas, para producir la energía a vapor, pero después se instalaron motores más modernos que funcionaban a petróleo, traído en barcos o en ferrocarril cuando se extiende la red ferroviaria hasta el puerto de Posadas en 1912.

Las vías de comunicación que confluían en Posadas consolidaron este enclave económico y administrativo, así como el incremento de las comunicaciones terrestres por las rutas que partían o llegaban a Posadas, además del transporte fluvial que constituyó un punto de partida para las actividades económicas y la ocupación del espacio Misionero. Posadas, varias décadas antes a la creación del Territorio Nacional de Misiones, ya era un centro preponderante en el intercambio con otros centros urbanos regionales y extra regionales, pero la confluencia de varios sistemas de transporte la colocó en inmejorable posición.

Con posterioridad a la finalización de la guerra de la triple alianza, Posadas consolidó su posición en un circuito económico y comercial fundamentado en la extracción de los recursos naturales del frente extractivo. Así Posadas en la Argentina y Villa Encarnación en el Paraguay, constituyeron enclaves con dimensiones regionales y eran “el paso obligado” para internarse hacia el Alto Paraná, rumbo a los obrajes madereros y yerbateros situados a ambas márgenes del río; hasta el

57- Queirel Juan. 1897. op. cit. p. 218.

extremo navegable, a alturas de los saltos del Guayrá en el territorio compartido por Brasil y Paraguay.

El circuito ponía en contacto los inmensos yerbales de Tacurú Pucú en el Paraguay, los yerbales de los Estados de Paraná y Matto Grosso en el Brasil y los machones de yerba situados en el interior del Territorio Nacional de Misiones, además de innumerables obrajes madereros de ambas costas.

EL PUERTO DE POSADAS Y LA NAVEGACIÓN ENTRE 1880 Y 1920

La relevancia adquirió Posadas como enclave económico y administrativo, se reflejó en las comunicaciones con el resto del Territorio Nacional de Misiones y el conjunto de los tres países que comparten la cuenca del Plata, sostenido en la medida que aumentaba el desarrollo de las actividades del frente extractivo. Impulsado por la demanda de las yerbas y maderas que constituyó la base de la principal actividad económica del Territorio Nacional de Misiones, cuyo eje concentrador era el puerto de Posadas.

Sin embargo las instalaciones del puerto de la ciudad de Posadas eran muy precarias. Carecía completamente de muelle y su construcción para optimizar el tráfico, era una demanda postergada, considerando que era muy importante el movimiento naviero que allí tenía lugar. Solamente hacia el año 1891 habían entrado 220 vapores y 104 buques de vela con un total de 14.425 embarcaciones, con 3025 tripulantes, 31709 pasajeros, de los que 1772 se trasladaban a otros puntos del litoral (Cf. Crónica de los Gobernantes de Misiones; p. 57).

El puerto de Posadas operó sin muelle muy precariamente hasta el año 1914. El atraso de las obras se debía a una serie de conflictos judiciales vinculados con la concreción del muelle. Así en 1913 quedaron suspendidas las labores a raíz de un conflicto entre la empresa Blosset Hnos. y el Estado, ya la empresa se había opuesto a las medidas y dimensiones proyectadas por el ingeniero a cargo de la obra, a raíz de la indefinición de la suerte de los terrenos destinados para la construcción del muelle, cuya propiedad eran de la firma Blosset Hnos. y que

de concretarse, debían pasar a manos de la empresa del francés Juan Calastremé.

Las obras se retrasaron por ese inconveniente ya que la puesta a punto del lugar para optimizar la actividad fluvial del puerto, habían sido concedidas a la empresa de Calastremé en el año 1908 por medio de la sanción de la ley N° 5970, que estableció la explotación del puerto de Posadas a éste, por el término de 50 años. El puerto fue definido como comercial para navíos de cabotaje y de ultramar. Pero la construcción y explotación del muelle en el puerto de Posadas, no se hizo efectiva por los primeros concesionarios, Calastreme, ni por su sucesor Juan Yonghi. La inauguración del muelle se efectuó en 1914, cuando era gobernador del territorio el coronel Gregorio López, siendo finalmente su concesionario Antonio P. Alen. (Cf. *Crónica de los gobernantes de Misiones*; 1975).

Antes de la construcción del muelle del puerto de la ciudad de Posadas, la carga y descarga de mercaderías y pasajeros debía realizarse de manera muy rudimentaria y la mayoría de las veces un número considerable de mercaderías se echaban a perder en la intemperie. No existían galpones ni comodidades para el embarque y desembarque de pasajeros y mercaderías y durante las grandes bajantes. Los vapores de mayor calado quedaban varados a grandes distancias de la costa, que oscilaba constantemente según el nivel de las aguas que variaba, según las estaciones del año, en relación a la abundancia o escasez de las lluvias. Los inconvenientes señalados dificultaban enormemente el traslado de mercaderías y su llegada a destino, por lo que generalmente se amontonaban en grandes cantidades cerca de la costa del río, en el puerto de Posadas. Este problema representaba un inconveniente grave para el comercio y el transporte de los productos regionales, que como en el caso de la yerba mate en condiciones de humedad, resulta perecedero.

Sin embargo, el incremento del comercio y las comunicaciones fluviales, se reflejaba en el asentamiento de instituciones vinculadas al control Estatal, como es el caso de la Subprefectura Marítima, que comenzó a funcionar con destacamento propio en el año 1882. Anteriormente la represión del contrabando y la vigilancia de las costas estuvieron a cargo de un Resguardo y una subprefectura locales. El incre-

mento de las actividades en la zona del puerto obligó a la inauguración de algunas obras complementarias que apuntaban en alguna medida a mejorar los servicios existentes:

“la bajada del puerto, (La hoy célebre bajada vieja) importante obra pública llevada adelante por la municipalidad en 1890, pone en comunicación fácil el puerto con la ciudad, salvando por medio de un terraplén de suave pendiente, el brusco desnivel de la elevada barranca. Tiene 500 metros de largo por 19 metros de ancho y costó 16.000 pesos...”⁵⁸.

Las condiciones de higiene y aseo de la zona aparentemente no eran las más propicias, ya que durante el mes de setiembre de 1899 el gobernador Lanusse dispuso como medida provisoria, la clausura del puerto de Posadas, motivado por razones sanitarias y preventivas aconsejadas por el Dr. Madariaga, en razón de una epidemia de peste bubónica desatada en el Paraguay. En el año 1900 ordenó cerrar nuevamente el puerto como medida de seguridad ante la misma enfermedad que se propagaba por el Paraguay.

En lo que respecta al movimiento de embarcaciones, constantemente se verificaba en el puerto un progresivo aumento del número de embarcaciones que hacían su arribo al mismo. Así para el año 1911 ya registraba una operación con un total de 2.224 unidades, tanto de vapores como buques a vela que entraron o salieron del mismo, movilizándolo un total de 153.399 toneladas de carga. En el año siguiente las cifras respectivas aumentaron a 2.930 y 175.495 unidades respectivamente.

La creciente actividad demandó a varias de las firmas que operaban comercialmente con los productos del territorio el aumento de las unidades destinadas al transporte fluvial. Así la firma Domingo Barthe & Cia., reforzó su flota naviera con la chata “Misiones” de 850 toneladas y el vapor Tembey de 240 Toneladas” (*Crónica de los gobernantes de Misiones*; p. 240).

El movimiento de embarcaciones incrementaba paulatina y constantemente con el correr de los años, arrojando para el año 1913 los siguientes totales de vapores y buques a vela entrados y salidos al puerto de Posadas, un total de 2.898 unidades, con una carga de 158.015

58- Queirel Juan. 1897. op. cit. p. 256.

toneladas. Respecto a 1912 hubo una disminución de 32 unidades en el rubro entradas y salidas, esta diferencia se debió a que el periodo de bajante del río se prolongó notablemente, por lo que los vapores de carrera pudieron llegar sólo hasta Ituzaingó, donde se desembarcaban pasajeros y las cargas eran transbordadas a embarcaciones de menor calado en los que completaban el trayecto hasta Posadas. Una nueva disminución del movimiento portuario registra la estadística de 1914: el movimiento de cabotaje fue de 1830 unidades (942 buques 888 buques a vela). El total de toneladas fue de 136.329 y de tripulantes un total de 21.462 personas. (*Crónica de los gobernantes de Misiones*; p. 129).

Las recaudaciones de la aduana durante estos años, arrojaban los siguientes totales: en 1912 a \$ 375.437, registrando un aumento de \$ 16.726 sobre lo recaudado en el año anterior; también hubo un incremento en la recaudación por el mismo concepto correspondiente al año 1913 que fue de 415.107, el aumentó involucró \$ 49.730. En 1914 se llegó a 551.403 pesos, a pesar de la paralización de los obrajes e industrias del Alto Paraná, la razón del incremento estriba en que los impuestos de importación de yerba mate del Paraguay y del Brasil se recaudaron en Posadas y no en la Capital federal (*Crónica de los gobernantes de Misiones*; p. 130).

La importancia del puerto de Posadas y las recaudaciones de su aduana incrementaron notablemente, la navegación fluvial por el río Paraná experimentaba un auge de magnitudes considerables, acompañando el impulso de las actividades económicas del Territorio Nacional de Misiones, sostenida fundamentalmente en la base de la extracción de sus recursos naturales. El incremento de la actividad portuaria era registrado en el movimiento de la recaudación aduanera en el puerto de Posadas ya que arribaban no solamente las yerbas y maderas de Misiones, sino también las provenientes de ambas márgenes del río desde los obrajes de Paraguay y Brasil.

La percepción de la renta en la aduana de Posadas, registraba un considerable aumento anual, y así respecto a 1917, como directa consecuencia del notable movimiento portuario de Posadas, la aduana de esta ciudad se situó entre las más importantes del país. La recaudación de 1917 alcanzó a \$ 277.338,62 equivalente en pesos moneda nacional, a 493.951.41 pesos; en 1918 totalizó 290.587,08 en pesos oro, o sea

660.428,22 en moneda nacional. El aumento fue de 73.248,46 equivalentes a 166. 476,81 pesos moneda nacional, es decir que el incremento respecto a 1917 en la recaudación oro llegó a un 33,70%. Por otros conceptos la aduana de Posadas recaudado en 1917 \$ 154.941, en 1918 \$ 178.883,59; el incremento fue de \$ 23.942,50” (*Crónica de los Gobernantes de Misiones*; p. 143).

De esa manera la yerba y la madera proveniente de los obrajes llegaban a Posadas por medio del río en embarcaciones a vapor o en las jangadas daban vida a la actividad portuaria de la ciudad.

“En posadas hubo tres astilleros, en uno de los cuales, el de Núñez y Gibaja se construyeron el Salto y el España y en el de Domingo Barthe se construyó el vapor Dolores. (...) Hasta Posadas llegaban barcos de la flota que yo creo que de origen inglés de una empresa llamada Mihanovich, cuyos barcos con el río crecido llegaban hasta Posadas, y cuando el río estaba bajo tenían un barco de menor tonelaje llamado Sirio en donde se hacía el trasbordo en Ituzaingó (por los saltos de Apipé) parte de esa Flota iba por el río Paraná hasta el Matto Grosso. En aquel entonces una de las empresas mas importantes era la de Domingo Barthe (...) solía llegar a la orilla del río Paraná protegido por una sombrilla y se embarcaba en las lanchas que lo trasladaban a Encarnación donde tenía un gran negocio, similar al de Posadas...”⁵⁹.

La inauguración del muelle del puerto de Posadas en 1914, junto a la llegada del ferrocarril en 1912, complementó el transporte de mercancías y pasajeros, facilitando el traslado de productos que se recibían desde el Alto Paraná. A la vez que el servicio de ferribots en 1913, ponía en contacto el circuito ferroviario desde Buenos Aires hasta Asunción.

Tan favorable conjunción de vías de comunicación, convirtieron al puerto de Posadas en un centro preponderante de la actividad económica. Así en Posadas tuvieron convergencia un sinnúmero de actividades vinculadas a la explotación de los recursos naturales, tales como la contratación de la mano de obra empleada en los obrajes. El desarrollo

59- Haddad Andrés; 1998; op. cit. p. 22.

de la economía de extractiva alcanzó dimensiones considerables y el progreso de la ciudad de Posadas que dependía principalmente de las actividades del frente extractivo y del movimiento fluvial de su puerto. Así para el desarrollo del trabajo en los obrajes se precisaba de mucha mano de obra, dada la frecuente escasez de obreros, para atraerlos muchos empresarios se valieron de mecanismos de sujeción por deudas⁶⁰.

Desde el puerto de Posadas se movilizaban enormes contingentes humanos que partían al Alto Paraná, organizados bajo el patrocinio de las compañías de navegación y de explotación de los obrajes. Entre 1880 y 1920 la magnitud del puerto de Posadas y las recaudaciones de su aduana crecieron y la navegación fluvial por el río Paraná experimentó un auge considerable, impulsado por las actividades económicas del Alto Paraná basado en la extracción de los recursos naturales.

LAS COMUNICACIONES ENTRE POSADAS Y CORRIENTES

Para comprender la importancia y la magnitud del circuito de la navegación por el río Paraná hacia fines del siglo XIX y principios del siglo XX y la situación del lugar ocupado por el Territorio Nacional de Misiones en ese contexto, es necesario señalar la relevancia que adquirió el puerto de Posadas en las comunicaciones con los demás puertos argentinos de la región, en particular con el de Corrientes.

El puerto de Corrientes constituía uno de los puertos importantes más próximos a Posadas, que estaban situados en territorio argentino. Dado que eran comparables, por el volumen de operaciones, dada la casi similar envergadura de ambos puertos y su función de centros comerciales y de redistribución de mercaderías.

Uno de los problemas más graves que debían sortear las embarcaciones fluviales que hacían la carrera entre Posadas y Corrientes, estaba representado por la gran corredera o salto del Apipé, que dificultaba en

60- Denominado generalmente “enganche” o “conchavo” de obreros mensuales (mensúes) que partían al Alto Paraná en las embarcaciones río arriba abarrotados entre las mercancías que las compañías llevaban hasta los obrajes, para volver tras haber saldado su deuda con trabajo y los productos extraídos de la explotación de los recursos naturales de la selva.

gran medida el transporte en grandes volúmenes de mercaderías y pasajeros. El cruce de esos saltos resultaba una tarea muy peligrosa que ponía en riesgo la vida de los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones que remontaban los pasos del Apipé. El primero en remontar el Paraná más allá de los saltos fue el capitán norteamericano Thomas Page, a bordo de un barco a vapor en el año 1852 que realizó exploraciones desde la costa del territorio, entonces en disputa entre el Paraguay y la confederación Argentina. Otro relevamiento similar fue realizado en 1869, durante la guerra de la triple alianza, por los oficiales brasileños de la cañonera Tacuarí. El mismo informe fue complementado por las mediciones del agrimensor Irigoyen en el año 1870. (Stefaňuk; 1991; 86).

El viajero Juan Queirel nos da una breve descripción a fines del siglo XIX, acerca de las características generales de aquel obstáculo natural: *“Como a una legua se distingue un cordón refulgente, que a nuestra aproximación va ensanchándose. A poco de andar, vemos que despide agua a manera de gruesas burbujas. Mas adelante puede observarse que estas burbujas se hallan desprendidas del cordón, y aproximándonos mas, vemos que son gruesas piedras esparcidas, como salpicando las inmediaciones de la gran faja, piedras envueltas por grandes remansos, y por sobre las que, como en el cordón se derraman aguas centelleantes de una sección del salto. Estamos ya en la corredera del diablo...”*⁶¹.

Resultaba una tarea osada y difícil cruzar los saltos, aun contando con una embarcación adecuada a las características del paso y guiada por un vaqueano conocedor del lugar.

“El buque, a veces se siente fuertemente arrastrado hacia uno u otro lado. Son grandes remolinos que se forman por el obstáculo que oponen las gruesas piedras a las corrientes aguas. Pero con una vuelta completa de la rueda del timón, el buque se sostiene en su dirección, y tras un momento de inmovilidad vuelve de nuevo a proseguir su marcha, aunque lentamente, a pesar de los esfuerzos de la maquina (...) un torrente de agua con que choca la proa produce un ruido ensordecedor.

61- Queirel Juan. 1897; op. cit. p. 28.

Después mirando atrás vemos que hemos pasado por encima de un agujero en espiral, que vemos alejarse de la popa del buque, lentamente en proporción de nuestra marcha. Pasada esta corredera, nos dirigimos a tomar el canal del medio, hacia la costa argentina siempre. Muy poca agua se advierte y a cada paso gruesas piedras se presentan amenazantes a flor de agua. Sin abandonar la costa nos dirigimos a tomar el paso Carayá (mono).

Todo este trayecto a izquierda y derecha es un gran chato con profundidades a intervalos. El menor choque podría atravesar el buque en la correntada, lo que sería un gran peligro. Debido a la fuerte corriente el vapor marcha muy lentamente, y el timón maneja muy poco. Del último paso carayá se busca tomar la isla del 25, dejándola a la derecha, pasada la cual se orilla una restinga de piedra, saliente con un río bajo, pasando por su lado occidental y cruzando el río hasta tomar la costa paraguaya.

Cuando se ha conseguido salvar la restinga, se la da vuelta, buscando su perfil opuesto y siguiendo por el, aunque dejándola cada vez más lejos, para tomar la punta sur de la isla Júpiter, a la cual dejamos a la izquierda. Este camino es con río bajo, con creciente hay dos más, y últimamente se me ha dicho que tres, después de pasar la última isla, el camino es franco hasta llegar a Posadas... ”⁶².

El conocimiento de los pasos, por parte de los vaqueanos de río, permitió por mucho tiempo salvar, no sin algunos sobresaltos, el obstáculo natural de la corredera y los saltos.

“El que se da cuenta de las dificultades que presenta el salto al paso de los vapores no deja de pensar con agrado que por esta vez se ha vencido con facilidad, por más que, a la vez se haya gozado con el espectáculo, y aún con la perspectiva de peligro. Hubo un tiempo en que el paso del salto se hacía por medio de un cable o sirga de alambre de acero de 500 metros, sujeto a dos boyas ancladas. Al llegar a la primera se izaba a bordo con rápidas maniobras, y en medio del silencio no exento de temores,

62- Queirel Juan. 1897; op. cit. p. 28-29.

se rompía el remache que unía el cable a la boya, y después de envolverlo en el cilindro de izar el ancla, volviéndose a remacharlo y a echar la boya al agua. Entonces funcionando el guinche avanzaba el vapor a medida que el cable se envolvía en el cilindro.

Recuerdo que tal cable no era muy seguro, pues estaba añadido en dos partes, y su primera sección era lo bastante angosta para infundir recelos en el mismo vaqueano, según el mismo me lo comunicó. Al llegar a la segunda boya para dejar el cable libre y en estado de servir de nuevo para remontar el difícil paso. Varios remedios se han propuesto para librar a la navegación del alto Paraná del mal grave que constituye el salto de Apipé”⁶³.

Al intensificarse la navegación se descubrieron varios pasos alternativos que permitieron sortear mejor ese obstáculo natural, pero el cruce de los saltos continuaba siendo una arriesgada tarea que dificultaba el tráfico comercial, ya que pasar por allí implicaba llevar considerablemente menos carga de la que cabía cómodamente en las bodegas, esto encarecían notablemente el costo de los fletes. El paso principal fue rectificado recién en el año 1917 y durante todo el tiempo anterior, este obstáculo natural era sorteado a través de los pasos naturales descubiertos por los vaqueanos que iniciaron la navegación del Alto Paraná.

Era notable el encarecimiento de los fletes de transporte de cargas en aquella época, a causa de los saltos y según datos registrados, eran los siguientes: 1 tonelada de carga desde Buenos Aires hasta Corrientes se pagaba \$ 12 y de Corrientes hasta Posadas \$ 14, cuando para el tramo de Corrientes-Buenos Aires se requerían 4 días de navegación y sólo 2 para el tramo Corrientes-Posadas. (*Crónica de los gobernantes de Misiones*; 121).

Muchas propuestas se hicieron para optimizar el paso de los saltos, tales como dinamitar las rocas, o construir una línea de ferrocarril desde Ituzaingó hasta Posadas, etc., pero: *“De todas las propuestas, ha empezado a adoptarse el más factible: vapores a propósito por su calado y fuerza para salvar los pasos de poca agua y fuerte corriente. También se ha propuesto hacer saltar los arrecifes obstaculizadores por medio de la dinamita, hacer un canal lateral, a favor de cuya fac-*

63- Idem. Op. cit. p. 30.

tibilidad se aduce la blandura de las rocas que forman el salto, y por ultimo hay quien piensa que lo mejor seria un ferrocarril que fuera de la tranquera de Loreto a la de San Miguel, con los puertos, muelles, guinches, etc., necesarios para la carga y descarga... ”⁶⁴.

Eran frecuentes los accidentes que provocaban el naufragio de algunas embarcaciones, tal como lo relataba Juan Queirel durante su travesía por los saltos.

“La comunicación con Corrientes deja que desear por culpa del salto de apipé, que no es un salto sino rápido, pero es lo bastante para impedir en cierta época del año, el paso de los vapores a pesar del escaso calado de alguno de ellos. El San Javier se fue a pique en el año 93 y el Iguazú varó últimamente ”⁶⁵.

Hasta 1879 los vapores que partían desde el puerto de Corrientes y sus inmediaciones llegaban hasta Ituzaingó. Únicamente durante las grandes crecientes podían remontar el Apipé. Desde Ituzaingó había que tomar una diligencia que tardaba varios días en llegar a Posadas, atravesando caminos arenosos, con barro entre esteros y lagunas. El servicio era prestado tres veces a la semana por un sistema de diligencias subsidiado por el Estado, a cargo del Sr. Muniagurria.

Durante los años de 1891-1893 accedió a la gobernación del Territorio Nacional de Misiones el Coronel Benjamín Moritán, que había participado de la campaña al desierto bajo las órdenes del General Julio Argentino Roca. Cuando Benjamín Moritán era nombrado gobernador, ya se registraba perceptiblemente un aumento significativo de las comunicaciones por el río Paraná impulsado por el paulatino incremento de las actividades económicas. El primer servicio fluvial de pasajeros entre Posadas y Corrientes lo cubrió el vapor “Sol de Mayo” propiedad del español José Novoa.

El desembarco de mercancías y pasajeros en el puerto de Posadas, debido a la ausencia de un muelle, se realizaba por medio de botes. Los operarios de los mismos, los “boteros”, acercaban a los pasajeros y mercaderías hasta la costa. El puerto no era más que un barranco, aun-

64- Queirel Juan. 1897 p. 28, 29 y 30.

65- Idem op. cit. p. 34.

que ello no significaba un obstáculo serio, en comparación a los saltos del Apipé, para el desarrollo de la navegación por el río Paraná con los puertos situados aguas arriba del Apipé. Aun así la navegación iba cobrando un auge cada vez mayor dentro del conjunto de las actividades económicas de la cuenca superior del río Paraná.

El “escollo natural” de los saltos hacía dificultosa la tarea de la navegación y permitía el paso de barcos con poca capacidad de carga a bordo. Por esa razón la navegación por el río Paraná, en la parte superior Apipé se realizaba con embarcaciones de un tamaño entre pequeño y mediano, adaptadas a las características del cruce del río en los pasos, hasta llegar a su parte superior y muy esporádicamente durante las grandes crecientes a las embarcaciones de mayor calado.

“...hoy día el problema de la navegación del salto está medio resuelto, pues los vapores lo pasan aún en las bajantes, con tal que no sean excesivas.

Pero no es menos cierto que con ser los vapores que navegan sobre el tan pequeños, en determinadas ocasiones se ven obligados, para poder pasarlo, a llevar mucha menos carga de la que cómodamente cabe en sus bodegas, lo que trae por consecuencia que las cargas para Posadas se acumulan en Corrientes, sin que sea materialmente posible llevarlas a su destino hasta que un repunte del río viene otra vez a dejar el camino expedito... ”⁶⁶.

El transporte de mercancías estaba fuertemente supeditado al nivel del cauce del río, que presentaba notables variaciones en distintas estaciones del año.

“Las grandes bajantes seguidas de grandes crecientes de los dos años últimos (1894 y 1895) han tenido lugar en los meses de setiembre y octubre, quizás la solución al problema de la navegación del alto Paraná esta en la construcción de un ferrocarril de Ituzaingó a Posadas (22 leguas por tierra) por estar comprendida entre esos puntos la sección del río que mas obstáculos ofrece a los vapores en las bajantes (...) en esa sección no hay pueblo alguno en la costa argentina hasta Posadas. En la paraguaya

66- Queirel Juan. 1897. op, cit. p. 31.

esta a mitad de camino la aldea de San Cosme con curiosas ruinas Jesuíticas”⁶⁷.

Las compañías de navegación que prestaban el servicio de transporte, desde Corrientes hasta Posadas y viceversa, comenzaban a consolidarse dentro de la actividad.

“De Corrientes a Posadas (86 leguas) actualmente son dos las compañías de vapores que hacen la carrera entre la capital correntina y Posadas, a saber: la de Mihanovich y la de López Santiago y Cia., la primera en combinación con los vapores propios que van a Asunción, y la segunda con los vapores Centauro e Ixión.

Los vapores para Posadas salen generalmente los sábados por la mañana, a las 8, de Corrientes, para llegar los domingos por la noche a la capital misionera, de esta salen los martes a las 7 am., llegando a Corrientes a la mañana siguiente. Pero el estado del río o su nivel variando, hacen variar también las circunstancias del viaje, acelerando o retrasándolo. En el estado actual de las cosas no se puede exigir más.

El viajero procedente de Buenos Aires debe resignarse, al llegar a Corrientes, no solo a transbordarse, sino a cambiar las comodidades del Olimpo, San Martín, Urano, etc., por las del Lucero o Iguazú, ya que con el Pingo, mejor que estos últimos no hay que contar sino durante una corta temporada en que el río se mantiene a un nivel alto. Felizmente si es la primera vez que se hace el viaje, lo que en el va a ver indemniza la escasez de comodidades...”⁶⁸.

Para 1893 el correo hacia línea regular desde Posadas a Buenos Aires y viceversa en forma semanal, combinando este servicio con las galeras que partían de Santo Tomé y los vapores del río Uruguay y la comunicación entre Posadas y la ciudad de Corrientes se realizaba cada cinco o diez días, variando según las condiciones climáticas favorables o no, para la navegación del río.

67- Queirel Juan. 1897. p. 31.

68- Idem. p. 21-22.

“Las comunicaciones entre Corrientes y Posadas eran realizadas por el vapor “Ayacucho”, que en razón de su calado debía interrumpir sus viajes durante las bajantes del Paraná, consiguiendo el regular flujo de Correspondencia, pasajeros, artículos comerciales, etc.; sufría trastornos considerables.

El gobernador solicitó afectar al servicio fluvial oficial la Chata General Paz para subsanar el inconveniente. El Ayacucho por otra parte estuvo varado durante considerable tiempo en el puerto de Posadas a la espera de reparaciones indispensables. Un decreto del 14 de noviembre de 1893 autorizó el pago de gastos de composturas y el 16 de diciembre del mismo año el “Ayacucho” reinició su navegación; fue entonces designado practico el señor Raffa, con retroactividad el 9 de Noviembre y una asignación mensual de 120 pesos...”⁶⁹.

Los relatos de los viajeros de fin del siglo XIX, coincidían en la necesidad de llevar adelante algunas obras para la rectificación de los pasos. Las comunicaciones con la capital correntina, presentaba dificultades por los rápidos del Apipé. Las obras recién fueron concretadas durante la gobernación del coronel Gregorio López (1911-1916), cuando se dinamitaron las rocas del paso.

La rectificación de los pasos del Apipé alivió en parte, esa barrera natural para las embarcaciones de gran calado, que solo en las temporadas en que las aguas del río se hallaba a un nivel alto podían atravesar. El cauce del río Paraná, aguas arriba de Posadas, también presentaba importantes variaciones en el nivel de sus aguas y una fuerte corriente que dificultaba y hacía muy peligrosa la navegación por el alto Paraná, especialmente si no se conocía la ruta.

La existencia de innumerables restingas y correderas como las del Teyú Cuaré, Corpus o el Baí Ruzú entre otras, situadas a lo largo del cauce del río y que afloraban esporádicamente con las bajantes, dificultaban la navegación haciendo peligrosa la circulación a las embarcaciones de gran calado. Por esa razón la actuación de los vaqueanos de río o prácticos de navegación cumplió un rol fundamental en la realización de la ruta de viaje al Alto Paraná.

69- Crónica de los Gobernantes de Misiones. 1975. op. cit. p. 61.

Los “vaqueanos” eran personas conocedoras del río en sus distintos puntos críticos, como las correderas y los lugares donde durante las bajantes, asomaban las peligrosas restingas que afloraban a lo largo de la costa del río Paraná. A los obstáculos naturales que se hallaban en el cauce del río, se sumaban las cerrazones⁷⁰, que dificultaban la visión y que en caso de colisionar con las rocas podían dañar las embarcaciones provocando naufragios, que ocurrían cada tanto. Pero la más peligrosa de las correderas, sin dudas era la de los saltos del Apipé que dificultaban las comunicaciones entre Posadas y Corrientes, aunque aguas arriba, la actividad de los puertos renacía y en éstos lugares confluían durante mucho tiempo la vida y las actividades sociales, culturales y económicas de las poblaciones costeras, hasta el punto extremo de la navegación por el río Paraná a alturas de los saltos del Guayrá.

LA EXTENSIÓN DE VÍAS FÉRREAS HASTA EL PUERTO DE POSADAS

Para fomentar el desarrollo del modelo agro-exportador en la Argentina, el Estado nacional había promovido y fomentado la inversión extranjera en ferrocarriles y otros rubros de las comunicaciones y transportes. El estado nacional garantizaba a las empresas beneficios mínimos que llegaban hasta el 7% del capital empleado, aunque muchas de ellas prefirieron no acogerse a esa garantía pues sus ganancias superaban los toques establecidos y no perdían así la libertad de fijar las tarifas. Las concesiones de tierras adyacentes a las vías, la introducción de materiales libres de derechos y finalmente, la ley Mitre de 1907, que los eximía del pago de todo tipo de impuestos nacionales, municipales o provinciales a cambio de una única tarifa del 3% sobre las utilidades netas, constituyeron un poderoso estímulo para la inversión ferroviaria en el país entre 1880 y la segunda década XX, y permitieron la puesta en producción de extensas regiones, asegurando el transporte rápido y barato de los productos exportables. (Rapoport M.; 1994; p. 179).

La llegada del ferrocarril a Misiones, más precisamente a la ciudad de Posadas, significó paliativo a la situación planteada por el costo

70- Fuertes nieblas matinales que obstaculizan la visión normal.

de los fletes por los saltos de Apipé. El salto solo era navegable con embarcaciones pequeñas de una capacidad mínima de carga en sus bodegas, esto provocaba que muchas mercancías se echaran a perder en los puertos de Corrientes, Ituzaingó y Posadas al estar varados a la espera de alguna embarcación.

El ferrocarril llegó en el año 1912, pero durante la década de 1890 varios fueron los proyectos e intentos de extender un ramal ferroviario hasta Posadas, tal como lo señalara Juan Queirel en 1897.

“El ferrocarril no se sabe cuando llegará a Posadas, la empresa Clark, que empezó la construcción del Nordeste Argentino, hizo a Posadas en el proyecto primitivo, cabecera de línea, y hasta se construyó un muelle en el Paraná, se tendieron rieles y se edificó una estación. Infelizmente la tal empresa tenía mas proyectos que recursos y allá está la estación en ruinas, los rieles cubiertos por una lujuriosa vegetación sub tropical y el muelle deshaciéndose (...). La villa Encarnación del Paraguay, situada frente a Posadas, Paraná por medio, es cabecera de una línea férrea en construcción que va hasta la Asunción y que llega hasta unas veinte y tantas leguas de la mencionada villa.

La continuación de los trabajos acaba de asegurarse por una sanción del congreso paraguayo. Esto tiene mucha importancia porque gracias a esa línea podrá estar Posadas en comunicación casi diaria con la capital paraguaya, y cuando el Nordeste Argentino llegue a Posadas, se podrá ir a aquella capital desde Buenos Aires en un tiempo incomparablemente menor del que hoy se emplea...”⁷¹.

Existieron varios proyectos acordados entre los gobiernos de Corrientes y Misiones, tendientes a la instalación de una línea férrea entre Posadas e Ituzaingó, pero estos no se llevaron a cabo, hasta que el Dr. Faustino Solari ocupara el cargo de la gobernación de Misiones entre 1908 y 1911. Este gobernador fue uno de los principales propulsores de la política de ferrocarriles en el litoral, concretándose durante su gestión la construcción del ferrocarril, que atravesando la provincia de

71- Queirel Juan. 1897. op, cit. p. 128.

Corrientes unió a Posadas con la Estación Federico Lacroze de la Capital Federal.

En marzo de 1912 se inauguró la línea ferroviaria del “Nordeste Argentino” que acortó el viaje de Buenos Aires a Posadas en 36 horas. La importancia del servicio queda en evidencia si se considera que por la vía fluvial eran necesarios 6 u 8 días de Buenos Aires a Posadas y 4 días aguas abajo hasta Buenos Aires. Esta línea se prolongó hasta Asunción, hecho que se materializó el 19 de Octubre de 1913 al inaugurarse el servicio de ferry boats entre Posadas y Encarnación, el viaje entre Buenos Aires y Asunción podía realizarse entonces empleando 47 horas.

El envío de mercaderías desde Posadas a Buenos Aires podía realizarse mediante trenes de carga, combinados con empresas navieras que acercaban los productos de la explotación de los obrajes que se concentraba en el puerto de Posadas. La innovación del ferrocarril consolidó aún más la función de enclave económico acaparador de servicios y redistribuidor de mercaderías de Posadas.

El ferrocarril significó un avance en el desarrollo de las actividades económicas en el Territorio Nacional de Misiones, aunque no se extendiera al interior a pesar de los proyectos que se hicieran para el posterior trazado de nuevas vías⁷². Antes de la llegada del ferrocarril a Misiones, el gobierno Nacional asignaba a algunas líneas de diligencias que prestaban servicio con una modesta subvención, en carácter de correo nacional. La duración de este servicio se prolongó hasta 1912, año en que se produce la llegada del ferrocarril a Posadas.

La necesidad que tenían los ferrocarriles de capital inglés que recorrían la Mesopotamia, de transportar en forma ágil la producción al puerto de Buenos Aires y cobrar el flete, tuvo un papel decisivo para

72- Un proyecto que data de 1910 y en 1926 señala el trazado de unas vías férreas que recorrerían el centro de la provincia de Misiones, hasta llegar a la actual localidad de Iguazú. El proyecto fue abandonado por lo costoso que resultaría la construcción por kilómetro de vías, por lo accidentado del terreno, la construcción de túneles y terraplenes. Este proyecto contemplaba la construcción de vías férreas a cargo del Ferrocarril Nordeste Argentino y un ambicioso plan de colonización a ser realizado por la Compañía Italo-Argentina de colonización. El proyecto incluso fue elevado para su contratación al Ministerio de Agricultura de la Nación. (Cf. en Stefañuk Miguel Ángel. 1991. Pp.154, 156, 157).

llevar a cabo la extensión de las vías férreas hasta Posadas y de allí a Asunción, posibilitado por la adquisición de dos ferrys, con vistas a mejorar la oferta del traslado de mercancías y pasajeros, a la vez de competir en tiempo y eficacia con las empresas navieras en un circuito internacional.

El nuevo medio de transporte con que pudo contar Misiones a partir de 1912 produjo un notable cambio que se evidenció en el movimiento comercial y la agilización de las exportaciones, en la recaudación aduanera y en el fomento agrícola ganadero de la zona sur. Todo esto revestía una característica muy especial ya que el ferrocarril llegaba solamente hasta Posadas, que hizo que esta ciudad se convirtiera en una verdadera metrópoli concentradora del movimiento comercial, tanto hacia el interior como hacia el exterior del territorio. Posadas era un gran mercado al que arribaban los productos elaborados y de donde salían las riquezas naturales, yerba y madera del interior del territorio misionero. (Gunther M.; 1982. op. cit. p. 43).

En el intercambio del que desde 1912 también participaba el ferrocarril, cuya terminal era la ciudad de Posadas, se agregaba un elemento más en la consolidación de esta ciudad en un gran mercado proveedor del interior del Territorio y concentrador de las materias primas. Aunque el procesamiento final de las materias primas se realizaba en Rosario o Buenos Aires, dos de los centros de demanda de productos más importantes del país en aquel momento.

Diferentes firmas comerciales tuvieron su asiento en Posadas, pequeñas y medianas empresas que traían directamente mercaderías procesadas desde el puerto de Buenos Aires y Rosario, siendo esas firmas comerciales proveedoras a su vez de las poblaciones del Alto Paraná y el resto del interior. Para la segunda década del siglo XX se asientan algunos establecimientos industriales, como molinos de yerba mate, además de las casas acopiadoras que contaban con grandes depósitos donde concentraban los productos regionales provenientes del interior del Territorio. (Gunter M; 1982).

La laguna San José muy cercana al puerto, era un lugar donde tenían su atracadero las dos embarcaciones gemelas de ferry boats a partir del año 1913, tras unas obras de dragado realizadas para poner en condiciones el lugar.

“En 1912 la construcción del atracadero para los ferry boats en Posadas librándose el tráfico entre la mencionada estación y Encarnación Paraguay (...) por medio de los ferro barcos que permitirían continuar el viaje en el mismo tren sin trasbordo hasta la capital del Paraguay, se efectúa mediante el convenio entre ambas partes autorizados por el decreto del 29 de Julio de 1909 y posteriormente por ley N° 6370 que dice “siendo don Ezequiel Ramos Mejia Ministro de obras públicas de la Nación, firmó un acuerdo con Samuel H. Pearson. Representante de la Compañía del Nordeste Argentino (...). El artículo 10 otorga el derecho al congreso argentino a nombrar un director en Londres y otro en Buenos Aires en el ferrocarril central del Paraguay.

Se constituye de esta manera una sola línea férrea que baja desde Asunción, Paraguay, se conecta por ferro barcos con Misiones, en la que hace un recorrido de 77 kilómetros desde Posadas hasta la estación Apóstoles donde está el límite con Corrientes y desde allí hasta Concordia, donde empalma con el ferrocarril de Entre Ríos, la misma compañía construye y administra tanto la línea del Paraguay como la Argentina ...”⁷³.

El cruce con barcos transbordadores de trenes se adoptó como alternativa, antes que la construcción de un puente, impensable en aquella época, entre Posadas y Encarnación separados por el Paraná. La llegada de los ferrys con capacidad de transporte de vagones y coches de pasajeros se completó con el agregado de un tercer riel a Encarnación por parte del Ferrocarril Central del Paraguay.

Las administraciones de los ferrocarriles del N.E.A. (Clark & Cia.) y el Paraguay Central Railways, coincidían en que debido a las diferencias de las alturas del río Paraná entre las máximas y las mínimas entre Posadas y Encarnación, se haría imposible la navegación de ferrys de gran porte, por lo que se ordenó la construcción de dos ferrys de bajo calado sin hélice, bautizados con los nombres de Ezequiel Ramos Mejia y Roque Sáenz Peña, construidos por A. J. Inglis de Glasgow, Escocia. (Sixto Colazo; 2000).

Las máquinas de dos cilindros y dos calderas usaron como combustible carbón fósil y leña provenientes del aserraje de los durmientes en desuso del ferrocarril, cortados en trozos de 0.60 metros de largo. Se operaba generalmente con un solo barco mientras en el restante se realizaban operaciones de mantenimiento. La tripulación estaba compuesta por 19 personas dentro del buque en servicio.

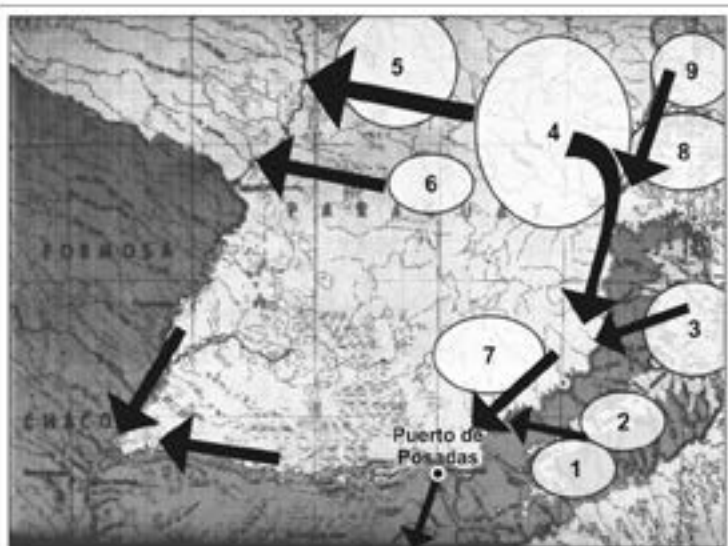
Para la carga y descarga de los Ferry en Posadas y Encarnación (Pacú Cuá), se construyeron dos rampas de 1 en 10 y 110 metros de largo. Sobre la rampa se colocó una vagoneta sobre la rampa de base inclinada y en la parte superior se colocaron las vías. El puente de transferencia estaba montado sobre ruedas, podía subirse o bajarse de acuerdo al nivel del agua del río. Este desplazamiento se realizaba con la máquina fija al atracadero. (Sixto Colazo; 2000).

La reducción del tiempo y costo, en el transporte y las comunicaciones por ferrocarriles, significó un avance técnico en la aplicación de la energía a la máquina a vapor, la industria y el transporte que le imprimieron un rasgo específico a la expansión y desarrollo del capitalismo inglés en el siglo XIX, además de imponer de acuerdo a su conveniencia las tarifas de los fletes.

Así Inglaterra en la segunda mitad del siglo XIX, habiendo obtenido los costos más bajos del mundo, impulsaba el libre cambio, ejerciendo y consolidando su superioridad gracias a las mejoras ocurridas en los medios de transporte -ferrocarriles y barcos a vapor- logrando así solventar la reproducción de sus capitales. Durante el siglo XIX, el ferrocarril constituyó el medio de transporte que revolucionó las comunicaciones tanto en la Argentina y el mundo, aunque en algunos lugares, como el Territorio Nacional de Misiones, hiciera presencia en forma tardía al auge de la extensión de vías férreas por el país. (Salvatore; 1997; p. 14).

La construcción de una estación de trenes en Posadas en 1912, a cargo de la empresa de capitales ingleses Clark, desempeñó tareas fundamentales en el de transporte de mercancías y pasajeros. La llegada del ferrocarril significó un medio de transporte terrestre ágil para el desarrollo de las comunicaciones y el comercio con las ciudades más importantes situadas en el litoral argentino, que se complementó con la navegación fluvial, para las comunicaciones y el transporte del Territorio Nacional de Misiones.

73- Sixto Colazo. Material inédito. *Los Ferroaficionados de Posadas*. 2000.



Principales yerbales silvestres existentes entre 1880 -1920 y empresas beneficiadas con la concesión

1. Yerbales viejo y de Paggi (Varios).
2. Yerbales de Ñu Guazu o Campo Grande (Varios).
3. Yerbales de San Pedro y Barracón. Núñez y Gibaja y otros).
4. Área de Yerbales de Tacuru Pucú. (La Industrial Paraguaya y otros).
5. Área de yerbales de San Pedro y Concepción. (Matte Laranjeira- Mendes).
6. yerbales de Caaguazú. (Domingo Barthe).
7. Yerbales de Jesús. (Domingo Barthe).
8. Área de yerbales de Tormenta y puerto Mendes. (Matte Laranjeira-Mendes y otros).
9. Área de yerbales de Tormenta y puerto Mendes. (Matte Laranjeira-Mendes y otros).

Fuente: Elaboración propia en base a: Atlas Físico de la República Argentina. Buenos Aires. CEAL. Vol. I. Pág. 74, Juan C. Herken Krauer. El Paraguay rural entre 1869 y 1913. Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos. Asunción 1984. Pág. 49, 88,90, Jaime, Villar y otros. POBUR. Posadas. 1990. Pág. 30



Puerto yerbatero, con canaleta de tacuara para deslizar las bolsas desde la barranca.



Riquezas Misioneras: los bosques de pinos en San Pedro y Campiñas de Américo.



Maderas del Alto Paraná: una pieza de incienso, excelente para mueblería.

CAPÍTULO III

LA CONSTITUCIÓN DE LOS GRANDES MONOPOLIOS REGIONALES

Hacia 1880, de entre los inmigrantes provenientes directamente de Europa, podemos hallar a empresarios que organizaron compañías dedicadas a la explotación de los recursos naturales del Territorio Nacional de Misiones y del Alto Paraná paraguayo y brasileño. Algunos de esos empresarios residentes en Posadas, lograron controlar monopólicamente las actividades del frente extractivo, porque además de poseer obrajes diseminados en ambas márgenes del río Paraná en territorios del Paraguay y Brasil⁷⁴, también manejaban los circuitos de transporte y comunicación ya que poseían compañías de navegación, en algunos casos con astilleros propios.

Esos empresarios donde encontramos nombres como los de Domingo Barthe, Pedro Núñez, Lázaro Gibaja, los hermanos Blosset, Juan B. Mola entre otros, organizaron importantes empresas, cuya sede principal era la ciudad de Posadas.

A pesar de no poseer nacionalidad argentina, en varias ocasiones, estos empresarios ocuparon cargos relevantes dentro de la actividad política y administrativa local en instituciones como el Concejo Municipal de la Ciudad, juzgados, consulados, etc.

Otros grandes propietarios del Territorio Nacional de Misiones como Rudecindo Roca, estaban vinculados a los círculos del poder na-

⁷⁴- Niklison Elías. *Informe sobre la situación de los obreros en el Alto Paraná*. 1914.

cional, y lograron desde los ámbitos de la Gobernación del Territorio Nacional, controlar junto a sus funcionarios las decisiones de gobierno, además de consolidar su posición como terrateniente.

De este modo el control del aparato estatal permitió afianzar el poder económico de algunos empresarios que acapararon casi hegemónicamente circuitos productivos.

Los propietarios de obrajes y empresas de navegación imponían altos fletes para el transporte de productos por parte de terceros que utilizaran la vía fluvial para comerciar con las poblaciones del Alto Paraná. En este sentido un caso casi paradigmático lo constituyó la Compañía de Navegación Mihanovich, que controlaba gran parte del transporte fluvial de la Cuenca del Plata.

La cuestión de los fletes no era un asunto menor, más aun si tenemos en cuenta el escaso desarrollo de vías de comunicación en la época, en especial dentro de la región alto paranaense, limitado casi exclusivamente a la vía fluvial.

Una de las primeras grandes compañías de navegación, que controló gran parte de las actividades de la cuenca del Plata fue la Compañía de Navegación y tierras Nicolás Vön Mihanovich, fundada y dirigida por Nicolás Vön Mihanovich hasta 1909, cuando la empresa se transformó en una sociedad anónima. Según el balance, realizado en julio de 1910, el conjunto del capital total era de 2.692.468 libras esterlinas y parte de este monto, un total de 1.819.839 libras constituían una inversión de una flota compuesta por 40 buques de pasajeros, 24 buques de carga, 59 remolcadores y otras 140 de variada magnitud, sumando un total de 263 buques. Hacia fines de 1910, expresaba el administrador general al presidente de la compañía: “...en vista del crecimiento de las operaciones de cargas y transportes de pasajeros, se ha resuelto la construcción de dos nuevos vapores, con capacidad de 350 pasajeros, uno de carga de 3.500 toneladas, dos grandes y dos pequeños remolcadores y 16 lanchas. La compañía tiene 58 agencias y representaciones en el litoral fluvial y 14 en el Atlántico”⁷⁵.

Para apreciar mejor la dimensión de la empresa señalaremos parte del informe presentado por el administrador Jhon G. Gibson en la primera asamblea de la sociedad realizada en Londres, en diciembre

75- Jhon G. Gibson citado en D. Laino; 1989; p. 125.

de 1910 “...el primer año ha sido todo un éxito (...) el Paraná, con su afluente en el Uruguay y el Paraguay, unidos forman el estuario del Río de la Plata. La Argentina tiene alrededor de 3 mil millas de ríos navegables y 2 mil de costa marítima. Sobre esta extensión de aguas se encuentra constantemente a barcos de la compañía, prestando a través del estuario del Plata (...) unen las capitales de Argentina y Uruguay (...) otra carrera de más de mil millas establece comunicaciones entre el Paraguay y la Argentina. Aun más allá de Asunción hasta la lejana Concepción se extienden los servicios de nuestros vapores y combina al mismo tiempo otro hacia el Alto Paraná”⁷⁶.

Un alto porcentaje de la navegación en la Cuenca del Plata era realizado por los vapores de la empresa Mihanovich, que estableció un servicio regular para pasajeros y cargas con 6 grandes buques destinados exclusivamente al transporte por los ríos Paraná y Paraguay. La empresa también hacía un servicio con vapores de carga por el Alto Paraguay hasta Concepción y por el Alto Paraná hasta Puerto Mendes, con embarcaciones que salían del puerto de Corrientes, pasando por Posadas, hasta llegar a destino haciendo escala en los principales puertos de ambas orillas hasta llegar a cercanías de los saltos del Guayrá. La compañía poseía también obrajes con quebrachales para la extracción del tanino en el Chaco y se beneficiaba además con los fletes cobrados por el transporte de productos para su comercialización en la zona.

El directorio general de la compañía tenía a mediados de 1910, su sede principal en Londres y estaba compuesto por las siguientes personas: Presidente: Nicolás Mihanovich. Delegado del presidente: John Gibson. Directores: F. W. Barrow, Baron F. A. d’Earleanger, Baron H. De Pfeffel, Charles H. Pile. Otro directorio funcionaba en Buenos Aires, donde también era presidente y administrador general Nicolás Mihanovich y los directores eran Luis Lavarello, H. H. Leng y Nicolás Mihanovich⁷⁷. La composición del directorio de la empresa deja en evidencia una notable penetración del capital inglés en la empresa de navegación.

El dominio de los ríos y el ferrocarril, permitió a los sectores más concentrados de los inversionistas ingleses y a los sectores loca-

76- Cf. cita en Laino Domingo; 1989 p. 125-126.

77- Cf. en Laino D; 1989; p. 127.

les asociados directa o indirectamente, obtener cuantiosas ganancias en concepto de tarifas y fletes. La siguiente cita ilustra el excesivo costo de los fletes de transporte en la región.

“De Buenos Aires a Hamburgo, mil kilos de tabaco, en concepto de fletes, un flete diario, de 62 centavos oro; y de Asunción a Buenos Aires, por la misma carga anterior, 4,60 pesos oro, es decir, 7 veces mas. Róterdam a Buenos Aires, 53 cajones de agua mineral, flete diario de 4.25 pesos oro; Buenos Aires a Asunción, por la misma carga, 33 pesos oro, es decir 8 veces más. Génova a Buenos Aires, 60 toneladas, incluso seguro marítimo, 631 pesos argentinos y de Buenos Aires a Asunción la misma carga, 3.556 pesos, es decir 31 veces mas”⁷⁸.

En el caso de los ferrocarriles sucedía algo similar, ya que también eran dominados por monopolios de capital inglés, presentes en la región, un exponente es el Ferrocarril del Nordeste de Clark & Cia.

LA APROPIACIÓN DE LA TIERRA EN EL TERRITORIO NACIONAL DE MISIONES

Desde la creación del Territorio Nacional, gran parte de la superficie quedó en manos de unos pocos grandes propietarios, como resultado de la venta organizada desde Corrientes, que hizo surgir por primera vez en el medio la figura de la propiedad privada de la tierra. Antes de 1881 los únicos antecedentes de propiedad eran las concesiones y permisos de explotación de yerbales y obrajes o las entregas en enfiteusis efectuadas por el gobierno de Corrientes desde 1832.

En 1881 el Gobernador de Corrientes Antonio Gallino, tras la sanción de la ley de tierras, autorizó la enajenación de todas las tierras fiscales situadas en las Altas Misiones a razón de lotes de 25 leguas cuadradas cada uno. Esta medida favoreció la formación de una clase de propietarios latifundistas ausentistas muy poderosos, ligados en un primer momento al poder político de la provincia de Corrientes, que

78- Cf. cit. en Laino D. p. 129.

constituiría luego un conjunto de poderosos propietarios que se distribuyeron el Territorio Nacional de Misiones.

Por otra parte en la época era de público conocimiento que muchos de los fingidos compradores de las tierras de Misiones eran familiares o simplemente testaferros del gobernador de Corrientes Antonio Gallino y del gobernador del Territorio Nacional de Misiones Rudecindo Roca.

Los nombres aparecían en las listas y según las denuncias realizadas en aquella época, figuraban como propietarios muchos de los empleados que trabajaban en ambas gobernaciones. En los dos casos eran testaferros de los gobernantes. Una denuncia radicada en el Ministerio del Interior el 21 de abril de 1888 por los vecinos de Santa Ana Juan Bautista Romero y Gaudencio Cortés, publicada en forma de folleto afirmaba lo siguiente:

“ Creo que pocos serán los que no conozcan como entre Gallino y Roca, se han repartido el pedazo de tierra mas rico que tiene la República Argentina, pero en caso que algunos creyesen exagerado cuanto asevero, no tienen mas que pedir en el Departamento de Ingenieros Nacionales de esta capital o en la mesa topográfica de Corrientes, el plano general de Misiones, y en letras gordas entre rayas de distintos colores, encontrarán la mayor parte de los nombres de los jefes y oficiales de la guarnición interventora, al mando del entonces coronel Rudecindo Roca, como solicitante de 25 leguas; a estos agréguesele algunos parientes de éste y los de Gallino, sin excluir la mayor parte de los empleados que formaban parte de esa administración provincial y se convencerán de cuanto se ha dicho...”⁷⁹.

El Gobierno Nacional por entonces a cargo del general Julio Argentino Roca, no desconocía este hecho, pero tampoco anuló ninguna de las ventas realizadas de manera irregular antes de la federalización de Misiones, ya que la maniobra se trataba de un gran negociado por el cual los gobernantes y muchos familiares de éstos se apropiaron de enormes extensiones de tierra en Misiones, que al ser revendidas a otros compradores, dejaron enormes ganancias, o eran conservados como un

79- Crónica de los gobernantes de Misiones. 1975. op. cit. p. 23.

bien de familia. La misma denuncia describía la maniobra efectuada por los testaferros del poder político.

“Pasaron esos terrenos mas tarde al dominio de Roca y Gallino en su mayor parte, se puede ver por los traspasos de venta a favor de éstos, sin contar que muchos de esos solicitantes o fingidos propietarios, traspasaron sus derechos directamente a un tercer comprador y mientras Gallino y Roca embolsaban el importe de esas ventas sin ningún escrúpulo, los solicitantes que figuraban en los títulos, apenas recibían en recompensa algunas promesas para mejorar su posición, que la mayor parte de las veces no fueron cumplidas, como sucedió con el que en vida se llamara Manuel Herrera, solicitante de 20 leguas, cuya muerte y traspaso, aún quedan en el misterio...”⁸⁰.

Así mientras en el congreso Nacional se discutía acaloradamente sobre la conveniencia o no de la federalización de Misiones, el gobernador de Corrientes autorizó la venta de nada menos que 2.025.000 hectáreas sobre la base de mapas rudimentarios e inexactos y sin mensura previa de las tierras. Pero esa falta de medidas verdaderas salvó de la venta a 300 leguas cuadradas situadas en la columna dorsal de las sierras centrales de Misiones. La venta de Tierras se hizo apresuradamente y se subastaron las tierras fiscales de Misiones a precios irrisorios que rondaban los 0.40 y 0.80 centavos la hectárea de tierra⁸¹.

Detrás de la subasta de la casi totalidad del Territorio Nacional de Misiones se escondía, una maniobra destinada a concentrar la propiedad de la tierra en pocas manos ya que los testaferros del poder político cedieron sus derechos cuando se realizó la reventa de las propiedades. De esta manera el territorio misionero cayó en manos de treinta y ocho propietarios, la mayoría de ellos ausentistas.

El proyecto original del gobierno central contradecía esa forma de apropiación, ya que tras la sanción de la ley Avellaneda de 1876 se pretendía iniciar la ocupación del Misiones con colonias de agricultores y pobladores europeos, acompañado ese proceso, además con la creación de puestos y colonias militares. Pero el objetivo de esas medidas

80- Crónica de los gobernantes de Misiones. 1975. p. 24.

81- Cf. En Bartolomé Leopoldo. 1982, también en Abinzano Roberto 1985.

motivaron a que las autoridades correntinas vendieran todas las tierras de propiedad fiscal transformando al espacio misionero en una zona de propietarios latifundistas que no contemplaban ningún espacio para la formación de colonias agrícolas, como estipulaba la ley Avellaneda, puesto que su interés era la explotación de los recursos naturales y el enriquecimiento rápido en el menor tiempo posible. Ese criterio asociado al uso especulativo de la tierra, aunque sujeto a otras variantes es el que también podemos hallar en la reventa de tierras en parcelas a un valor muy superior al adquirido originalmente, también vigente en la segunda década del siglo XX en la colonización a cargo de empresas privadas, en un momento en que la gran mayoría de los recursos naturales más valiosos casi completamente estaban agotados.

La venta de Tierras hecha por Corrientes retrasó notablemente el poblamiento del espacio misionero. Esta circunstancia quedó reflejada muchas veces en las notas de los viajeros que recorrieron Misiones, señalando a la gran propiedad como un grave obstáculo para el progreso de Misiones. Así Juan Bautista Ambrosetti, que por cierto poseía una gran propiedad sobre la costa del río Uruguay, también señalaba que ello contribuía a mantener despoblado a gran parte del Territorio Nacional de Misiones:

“...en esta parte de Misiones (Puerto Piray) es muy difícil que pueda haber progreso, por las grandes extensiones de campo que poseen algunos pocos propietarios, que no se preocupan de ellos, al punto que muchos ni siquiera los han visto; lo único que se hace, es una explotación salvaje de las yerbas y maderas sin sembrar una cuarta de tierra.

Parece ridículo e imposible, pero es una gran verdad, allí donde todo produce tan bien, se lleva el maíz y los porotos de Posadas o de otros puntos. Hoy entran a trabajar a los yerbales 200 hombres y después de la zafra todos se retiran, las picadas abiertas vuelven a cerrarse, la naturaleza recupera sus dominios momentáneamente invadidos junto a los tigres, tatétos y venados, etc. donde el hombre derramó su sudor, que en Misiones no fecunda la tierra sino los bolsillos de las grandes empresas.

Las magnificas costas del Uruguay y del Paraná se hallan despo- bladas: uno puede navegarlas todas y salvo uno que otro puerto

de yerbateros u obraje de madera, donde no se ve sino algún galpón o rancho provisorio, nada indica un principio de progreso... ”⁸².

Por su parte el agrimensor Juan Queirel, que también poseía campos en cercanías de Posadas y San Carlos⁸³, sugería que para el poblamiento del Alto Paraná misionero y del Territorio Nacional: *“Hacen falta unos cuantos miles de familias a quienes los grandes propietarios cedieran un 50% de sus tierras ordenadamente para realizar pronto y considerablemente el resto. A los propietarios les toca hacer esto, ya que el gobierno ocupado en otras cosas no lo hace ”⁸⁴.*

Paradójicamente la mayoría de estos viajeros no veían el mismo problema en las otras propiedades latifundistas de la élite argentina a lo largo y ancho del país o en sus propiedades.

La política ocupacional sostenida por la provincia de Corrientes, antes de la federalización en 1881, seguía el curso de la inacción en materia de fundación de pueblos y había sido puesta muchas veces bajo tela de juicio, replanteándose la conveniencia de la continuidad jurisdiccional de esa provincia sobre el espacio de misionero. (Stefaňuk, M.; 1991: 95, 96).

El gobierno correntino designaba concesiones y permisos de explotación, favoreciendo a los intereses de un reducido grupo de comerciantes, que habían logrado suficiente influencia en el poder político y que con la colonización veían peligrar el monopolio de la explotación de las riquezas naturales existentes en Misiones. Esa política del gobierno correntino dificultaba el proyecto de inmigración impulsado desde el gobierno Nacional.

Los comerciantes y mercaderes de Corrientes, desde comienzos del siglo XIX se beneficiaban con los permisos de explotación de yerba mate, otorgados por el gobierno provincial. Por esa razón las políticas poblacionales del Gobierno de Corrientes, alentaban la formación de asentamientos transitorios con campamentos de peones que partían con las comitivas yerbateras y trabajaban en la zafra en Yerbal Viejo, Ñú Guazú (Campo Grande) y San Pedro. (Queirel J.; 1897).

82- Ambrosetti J. B; 1892; op. cit. p. 111.

83- Cf. en Areco L. 1972.

84- Queirel. 1897. op. cit. p. 45

Los asentamientos transitorios en los que se alojaban los peones eran lugares muy precarios, donde no estaba permitido, por las leyes de explotación de yerbales, ningún tipo de propiedad que posibilitase el afincamiento de nuevos pobladores. Así la propiedad de bienes por más rudimentaria que fuera estaba prohibida, incluso la cría de animales domésticos como gallinas, o la siembra de maíz, porotos, etc., y como era de esperar, al finalizar la zafra yerbatera el campamento era abandonado y nuevamente la zona volvía a permanecer despoblada. (Queirel; 1897).

El objetivo de esa política era garantizar el continuo despoblamiento de la zona y con ello la evasión de la obligación de fundar pueblos. Ese sistema de ocupación favorecía fundamentalmente a los intereses de los empresarios, comerciantes y mercaderes yerbateros de Corrientes, principales beneficiarios de la concesión de la explotación de los yerbales.

Juan Queirel insistía en la necesidad de cambiar el criterio vigente de la explotación yerbatera y recomendaba el fraccionamiento de los yerbales en pequeños lotes, a cargo de pequeños propietarios como un sistema más racional en la explotación de los yerbales, para optimizar el aprovechamiento de los mismos, que rápidamente se deterioraban por la tala indiscriminada llevada a cabo en el trabajo en los yerbales de Misiones. Recomendaciones como esas entraban en conflicto directo con los intereses de los sectores socio-económicos que controlaban el poder político y que manejaban las concesiones de la explotación de los yerbales, por lo que en general esas sugerencias eran desoídas por los gobernantes de turno.

Tras la federalización de Misiones las secuelas de los intereses creados a lo largo del siglo XIX, sobre los recursos naturales en beneficio de los comerciantes y los permisionarios de la explotación, dejaron su impronta en la existencia de enormes propiedades, muchas veces, de hombres cercanos o ligados al poder político.

Así el Territorio Nacional de Misiones en 1881 presentaba una escasa densidad de población, al igual que otras regiones recientemente incorporadas del país⁸⁵. Desde la óptica de algunos sectores gobernan-

85- Nos referimos a las regiones Patagónica y del Chaco recientemente incorporadas tras la campaña militar denominada “Conquista del Desierto”.

tes del país el territorio era uno de aquellos espacios “vacíos” y “poblado por indios salvajes”. Pero cuando llegaron los colonos europeos al Territorio Nacional de Misiones, hallaron un espacio en el que la propiedad de la tierra estaba distribuida en grandes latifundios, orientada a la extracción de los recursos naturales y no a la agricultura.

El gobierno del Brasil por su parte había avanzado bastante en la ocupación del espacio fronterizo, tomando la posta en cuanto a abrir y poblar el espacio fronterizo con la República Argentina, sosteniendo una firme política poblacional basada en la creación de colonias militares de frontera como las situadas en el Alto Uruguay, Foz do Yguaçu y Chopin, e innumerables colonias agrícolas. (Niederlein, G.; 1891).

Mientras tanto la fundación de colonias agrícolas en el Territorio Nacional de Misiones se llevó a cabo en las áreas de tierra libres de propietarios, situadas en la zona centro-sur del territorio y en propiedades que no cumplieron con el requisito de mensura en el plazo estipulado de los 10 años posteriores a la venta de 1881 y que fueron enajenadas por el fisco, sumándose así a las tierras dispuestas para la colonización estatal. Por esa razón las primeras oleadas de inmigrantes se asentaron en la zona sur de Misiones⁸⁶. (Abinzano; 1985; p. 365).

El primer gobernador del Territorio Nacional de Misiones en ocupar el cargo, durante dos periodos consecutivos, (1881-1891) fue el Coronel Rudecindo Roca, designado por su hermano el presidente de la Nación, Julio Argentino Roca. Como si esto fuera poco, el gobernador Rudecindo Roca recogió durante su mandato varias denuncias, que lo acusaban por defraudación al Estado. Como lo atestigua una causa iniciada el 12 de marzo de 1889 por un vecino de Santa Ana, en un juicio por abusos y defraudación al fisco acusando por el ilícito al Gobernador Roca, el secretario de gobernación José Reyes, el juez de paz de Santa Ana y el sargento de policía de esta última localidad. (*Crónica de los Gobernantes de Misiones*; p. 22).

86- Algunas de las colonias agrícolas que fueron fundadas con el apoyo estatal en distintos puntos de Misiones estaban asentadas en sitios donde antiguamente existían manchones de yerba mate silvestre. Obviamente que la fundación de esas colonias se realizó cuando ya no existía más que el recuerdo de aquellos yerbales que estaban completamente devastados por la explotación irracional a que fueron sometidos durante décadas por las comitivas que obtenían el permiso de explotación. Es el caso de las antiguas colonias y actuales ciudades de Oberá (Yerbal Viejo) y Campo Grande (Ñu Guazú).

Las acusaciones giraban en torno a varias causas, como la de inventar cargos de funcionarios a los que en ningún momento efectivizó el sueldo (no existían), la construcción y venta como propiedad suya de la casa de gobierno por parte del Gobernador Roca al Estado, (construida con dinero público), el uso de los transportes públicos con fines particulares, el robo de ganado perpetrado por sus funcionarios y luego hallado en estancias Rudecindo Roca que originaron denuncias radicadas ante el Ministerio del Interior. (*Crónica de los Gobernantes de Misiones*; p. 22, 23 y 26).

A pesar de las denuncias de algunos pobladores, la administración de la gobernación del Territorio Nacional de Misiones, no impidió al gobernador Rudecindo Roca llevar adelante su cargo de funcionario público con el de empresario, llegando a consolidar así una fuerte posición como propietario de tierras en las zonas aledañas al pueblo de Corpus, primer capital del Territorio Nacional de Misiones. En sus propiedades de Santa Ana instaló el ingenio azucarero denominado San Juan, que contó con un importante volumen de producción azucarera en el que trabajaban muchos indígenas.

El coronel Rudecindo Roca también, había participado en la conquista del desierto y para la puesta en marcha del Ingenio azucarero San Juan, Rudecindo Roca, disponía de aproximadamente 300 indígenas traídos como prisioneros de guerra, los cuales trabajaban en las plantaciones de caña de azúcar en campos de su propiedad, bajo la vigilancia y dirección de su mayordomo Jordán Hummel.

Una sublevación registrada en aquel momento, revela algo acerca de las condiciones a las que se hallaban sometidos los indígenas.

“Estos indígenas se sublevaron bajo el mando de un cacique ranquel, y lograron hacerse de algunos rifles automáticos con los que se atrincheraron en los galpones de las mini locomotoras del establecimiento, y después de tomar algunas mujeres como rehenes, posteriormente se apoderaron de algunas embarcaciones que estaban en la costa y huyeron hacia el Paraguay. A mediados de 1888 nuevamente en ausencia del gobernador se sublevaron los indios apoderándose de los vapores del puerto del ingenio San Juan, para posteriormente lanzarse hacia la costa paraguaya. El secretario a cargo de la gobernación, don José

*Reyes envió un escuadrón de refuerzos a bordo del vapor Alvear, a la vez que notificó lo sucedido al Gobernador Roca*⁸⁷.

El desempeño de Rudecindo Roca como gobernador del Territorio Nacional de Misiones, revela más que ningún otro personaje de la época, la relación entre los poderes político y económico, al igual que muchos de los funcionarios del Concejo Municipal de la ciudad de Posadas, y nos da una pista sobre la conformación de la clase dirigente de Misiones, afianzada en los comerciantes e intermediarios propietarios de obrajes y flotas navieras que controlaban las funciones públicas locales tales como Domingo Barthe, los hermanos Blosset, Pedro Núñez, Lázaro Gibaja, Alfonso Arrechea, los hermanos Goicoechea, y otros.

Teniendo en cuenta que la gran mayoría de los funcionarios públicos del Territorio Nacional estaban vinculados, en mayor o menor medida, a la explotación de los obrajes, comprendemos que no es casualidad que en Posadas funcionara uno de los más activos centros vinculados a la contratación de mano de obra, además de la circulación de productos obtenidos en el frente extractivo. La intensificación de las actividades económicas estrechamente las vinculadas a la contratación de la mano de obra, permitió a las empresas contratistas que explotar los obrajes y la posesión de embarcaciones que les permitían tener el control monopólico del transporte fluvial.

El control del aparato estatal y de sus instituciones, por parte de los empresarios, permitió a éstos legitimar la apropiación de tierras y el proceso de acumulación de capitales y llevar adelante una sistemática explotación de la mano de obra, sin leyes y derechos laborales que los protegieran. Esto muchas veces era motivo de abusos por parte de las empresas, tal como señalaban los relatos como el de Rafael Barret de 1908 o el informe sobre la situación obrera del inspector general de trabajo Elías Nicklison de 1914.

En aquel contexto era generalizada la sobreexplotación y el maltrato a los trabajadores. Puede suponerse que las razones por las cuales no se realizaban acciones legales para limitar el abuso sobre los trabajadores “conchabados”⁸⁸ como “mensúes” que partían desde el

87- *Crónica de los Gobernantes de Misiones*. 1975; op. cit. p. 22

88- Contratados.

puerto de la ciudad de Posadas, era porque además del analfabetismo y el desconocimiento de las leyes por parte de los obreros, los mismos empresarios propietarios de obrajes eran las autoridades de los poderes públicos locales o estaban en el cargo personas que eran cómplices y beneficiarios directos e indirectos de ese sistema de explotación.

A los trabajadores se los contrataban en los almacenes, boliches y proveedurías, mediante un adelanto de sus haberes. La mayoría de las veces esos almacenes eran propiedad de las mismas empresas o de contratistas de los propietarios de obrajes. Tras la firma del contrato ante la presencia de un juez de paz y un testigo, se le adelantaba la paga y luego de un tiempo en que se les permitía gastar parte de la paga adelantada. Después de haber despilfarrado sus adelantos en el lugar en que se realizaba la transacción con prostitutas y bebidas alcohólicas por el lapso de algunos días eran enviados al Alto Paraná en embarcaciones que partían desde el puerto de Posadas hasta los obrajes, ya entonces cargando con una pesada deuda sobre sí y de la que difícilmente se libraban.

Ese era el mecanismo generalizado, por el cual se conseguían obreros para los obrajes del Alto Paraná. Un sistema de sujeción por deudas que se asemejaba a la adquisición de un esclavo. Estas prácticas se generalizaron notablemente en el periodo comprendido entre fines de siglo XIX y principios del siglo XX. En este lapso de tiempo la ciudad de Posadas se afianzó como polo de poder regional, relegando en la actividad económica a otros antiguos pueblos yerbateros con salida portuaria, como Barra Concepción, San Javier, Garruchos, Candelaria, Santa Ana, San Ignacio, entre otros, que constituían también centros de contratación de la mano de obra, que fueron decayendo en la medida en que Posadas se afianzó.

El origen de los enclaves forestales y yerbateros de la región misionera estuvo subordinada desde un comienzo, tal como señalaron Sormani y Bitlloch, al desarrollo de la economía pampeana, siendo posible reconocer la veracidad de esta afirmación, en la apropiación y distribución de la tierra, el tendido de las redes ferroviarias y la extracción de productos que generalmente terminaban de ser procesados y consumidos en las grandes ciudades del Río de la Plata o en otras regiones.

En las ciudades menores solían residir los administradores en puntos tales como Santo Tomé, Paso de los Libres, Posadas y a veces

en el mismo obraje. Esas ciudades poseían puertos menores y crecieron mediante el tráfico comercial como economías de enclaves. La vía fluvial movilizaba la explotación de los recursos naturales de la zona y los pueblos con puertos poseían un movimiento significativo en la región.

Las instalaciones portuarias preexistentes, estimularon el desarrollo del comercio y de vías de comunicación en la región durante gran parte del siglo XIX y principios del siglo XX, en un espacio cultural que desbordó los límites fronterizos establecidos entre los tres países que comparten el curso de los dos ríos navegables más importantes.

La evolución del frente extractivo en Misiones, no constituía un fenómeno aislado, sino que integraba un proceso más amplio en el cual los dos países vecinos, Brasil y Paraguay, formaban parte de un circuito mayor de circulación de mercancías y personas.

EL FRENTA EXTRACTIVO Y LA ECONOMÍA DE LA REGIÓN VECINA AL TERRITORIO NACIONAL DE MISIONES

La gran ausencia de los pueblos en Misiones durante casi todo el siglo XIX redujo enormemente las posibilidades de una producción competitiva de la yerba mate argentina. Recién a partir de 1874, comenzó a organizarse rudimentariamente la navegación del sector del río Alto Paraná con embarcaciones a vapor y de vela. La explotación de los yerbales abarcaba desde esa fecha a los yerbales “nuevos” de San Pedro situados en el espacio Misionero.

Desde 1811 el Paraguay se vio favorecido por el espíritu comercial de sus gobernantes y por amplios manchones de yerba natural, que pronto lo constituyeron en el gran exportador sudamericano de yerba mate. El dominio del mercado se aseguró además por los caracteres rudimentarios y primitivos de la producción brasileña. El encierro económico del Paraguay con posterioridad a 1813 permitió que el Brasil comenzase a fortalecerse en el comercio yerbatero, ya que contaba con inmensos yerbales naturales en los estados de Paraná, Santa Catarina y el territorio de Matto Grosso, este último, quitado al Paraguay tras la Guerra de la Triple Alianza. (Bolsi. A.: 1986: p. 37).

El consumidor de yerba mate del río de la Plata, prefería la yerba paraguaya, de mejor calidad debido al cuidado en la recolección y su elaboración en barbacuá, que determinaban un producto de mayor calidad que el carijo brasileño, en donde se tostaba tanto yerba mate y sustitutos de esta. Una lenta transformación del proceso de elaboración de la yerba brasileña, que copiando al procedimiento paraguayo, orientado a captar al consumidor platino, determinó el dominio brasileño en la producción yerbatera, favorecido por las condiciones naturales en relación a la disponibilidad de recursos. (Bolsi. A.: 1986: p. 39).

La navegación a vapor y a vela por el Alto Paraná comenzó a organizarse a principios de la década de 1870 cuando los yerbales de Tacurú Pucú, fueron descubiertos e inicialmente explotados por las compañías de Francisco Meabe y luego por Juan Goicoechea, Carlos Bosetti y Adán Luchessi, llegando a extraerse cantidades de yerba mate que rondaban entre 40 y 50 mil arrobas al año. En relación a esto, nos pareció interesante transcribir aquí el breve relato de Juan Bautista Ambrosetti, sobre la historia de Tacurú Pucú, tal como le relataran los peones con los que dialogó en varias ocasiones:

“Antes del año 1870, como perteneciente a la república del Paraguay y sujeto a la vigilancia del gobierno, Tacurú no era conocido ni aun por muchos paraguayos.

El gobierno de Paraguay había abierto entonces una gran picada estratégica por el interior, la que terminó a propósito hasta una legua de la costa, para transportar tropas en un momento dado, las que debían caer sobre la retaguardia del ejército aliado. Esta picada permanecía ignorada por todos, como que entraba en los planes secretos de la guerra.

Concluida la guerra y habiendo cesado la activa vigilancia que los paraguayos tenían establecida en el alto Paraná, por medio de ligeras canoas bien tripuladas y armadas que lo recorrian incessantemente desde Tacurú Pucú hasta Villa Encarnación”⁸⁹.

Los yerbales de Tacurú Pucú fueron descubiertos fortuitamente según el anterior relato, ya que la función que debía cumplir aquel punto era la de un puesto estratégico para las fuerzas militares del Paraguay.

89- Ambrosetti J. B., 1894, op. cit. p. 88

Tras la derrota del Paraguay y la victoria de los aliados Tacurú Pucú se constituyó el centro de mayor importancia en la producción yerbatera del siglo XIX, siendo el punto hacia donde se dirigían la mayoría de las embarcaciones, constituyendo el eje que movilizó gran parte del desarrollo de la navegación fluvial del Alto Paraná. Algunos empresarios yerbateros residentes en Posadas tuvieron una destacada participación en la explotación de los yerbales de Tacurú Pucú, hasta que fueron expulsados por el gobierno paraguayo que favoreció a la sociedad *La Industrial Paraguaya* de ese país para la explotación yerbatera del sitio.

La Industrial Paraguaya S. A., fundada en 1886 constituyó una gran empresa latifundista de la región oriental del Paraguay. En 1910 poseía una superficie de 456 leguas cuadradas de yerbales, equivalentes a 855.000 hectáreas y 684 leguas cuadradas de campos y montes, es decir 1.282.500 hectáreas, en consecuencia, la superficie total bajo dominio de la Industrial Paraguaya ascendía a 1.140 leguas cuadradas, equivalente a aproximadamente 2.137.500 hectáreas. De los cuales los principales yerbales se hallaban distribuidos entre las jurisdicciones de Tacurú Pucú, Horqueta, Curuguaty, San Estanislao, Ygatimí, y Unión. La Industrial Paraguaya también poseía molinos yerbateros en Asunción, Buenos Aires y Corrientes, donde además tenía un molino instalado en 1889, bajo la dirección de Juan Resoagli que elaboraba yerba mate traída del Paraguay, además de un gran aserradero. En aquella época las ventas de yerba mate se estimaban en aproximadamente 5 millones de kilos anuales y Buenos Aires constituía el mayor mercado de exportación. La actividad principal de *La Industrial Paraguaya* se concentraba en la producción de yerba mate llegando a producir hasta 10 millones de Kg. de yerba mate anuales. También se dedicaba a la explotación maderera. (Cf. En Laino; 1989: 163).

Durante el proteccionismo de los López en el Paraguay, la yerba y la madera eran monopolizadas por el Estado. Pero en junio de 1879 se concedió a Patricio Escobar y Cia., por 10 años, la explotación de los yerbales del Alto Paraná. En la misma época, Patricio Escobar ocupaba el cargo de ministro de guerra y marina y el entonces ministro Bernardino Caballero, firmaba una concesión para la empresa. Más adelante se convertiría en uno de los socios fundadores de *La Industrial Paraguaya*.

ya. Años después, la empresa se hacía propietaria de esos mismos dominios que contenían los más grandes y mejores yerbales del Paraguay. (Cf. En: Laino; 1989: 166).

Al respecto de *La Industrial Paraguaya*, Rafael Barret señalaba cómo esta empresa se apropió de enormes extensiones de bosques y yerbales:

“La Industrial realizó sus operaciones iniciales y especialmente, aquellas vinculadas con la adquisición de sus inmensos bosques y yerbales y otras riquezas naturales ¿Quién no sabe de las combinaciones de La Industrial Paraguaya para apoderarse de las tierras, los yerbales, los montes y los ríos desapareciendo del mapa y surgiendo a 100 leguas de donde tenían que estar, los remates y las ventas, no de terrenos, sino de agrimensores y jueces? A mi vista hay un plano del departamento de Villa Concepción, documento curioso que marca el escamoteo de 12 leguas de yerbales por medio de rectificaciones de mensuras en propiedades anteriores, a fin de reclamar un nuevo yerbal de 12 leguas que se trataba de pescar sin desembolsar un centavo. Y la estafa se hizo y mil como ella. Pero lo terrible es que el Estado, que no supo defender el territorio, ni sabe hoy siquiera que la empresa contrabandea a la Argentina millones y millones de arrobas, no supo ni saber proteger la carne inocente de los ciudadanos. Y La Industrial lleva anualmente la cantidad de victimas que necesita para llevar a cabo una de las mas abyectas explotaciones del mundo moderno”⁹⁰.

La Industrial Paraguaya contó entre sus socios fundadores a personajes que ocuparon la presidencia de ese país, tales como Bernardino Caballero (1880-1886), Patricio Escobar (1886-1890) y Juan B. Gaona (1904-1905), lo que nos da una mejor idea del poder y la influencia de esta empresa en el país. (Cf. Laino; 1989; 167).

Para 1914 ya estaba formada por capitales de diverso origen, entre los cuales sobresalía el sindicato norteamericano Farquar, que acaparó gran parte de las acciones de la empresa. La cesión del presidente Barreiro del Paraguay al general Escobar, socio de la casa de

90- Barret Rafael. 1908. ob cit. p. 176.

D. Antonio Uribe y Cia., de Buenos Aires y la posterior compra de los yerbales por parte de la sociedad de *la Industrial Paraguaya*, obligó a los yerbateros misioneros a buscar nuevas áreas para llevar adelante la explotación de la yerba mate. Esto obligó en cierta forma a una mayor exploración del Territorio Misionero.

Al respecto J. B. Ambrosetti señalaba que: “*Misiones se conoce gracias a los yerbateros que a costa de grandes sacrificios han penetrado en la selva virgen (...). Los nombres de Juan y Francisco Goicoechea, Carlos Bosetti, Adán Luchessi, Pedro Paggi, Joaquín Aramburu y muchos otros*”⁹¹. Algunos de esos empresarios de Posadas eran también quienes habían iniciado la explotación de los yerbales paraguayos de Tacurú Pucú en 1870.

“Don Francisco o mejor Pancho Meabe, como dicen por allí, entró en el año 1871 con el vapor Delia (...) hizo la picada hasta el campo de Tacurú y trabajó en los yerbales cercanos. (...) a Meabe siguieron los intrépidos yerbateros de las altas Misiones: D. Juan Goicoechea, Carlos Bosetti y Adán Luchessi. Estos Señores habían hecho traer a Posadas, por tierra, en carreta una gran canoa escavada en un tronco de árbol colosal, que cargaba 500 arrobas, a la que pusieron una pequeña máquina de ruedas y titulaban pomposamente “El mosquito””⁹².

El número de empresarios ligados a la explotación de la yerba mate y la navegación residentes en Posadas fue incrementándose, hasta que finalmente la actividad se concentró en un reducido número de empresas.

“Mas tarde siguieron poblando D. Jacinto Palacin, D. Federico Faleni, D. Joaquin Aramburu etc., hasta que tuvieron que retirarse por que el gobierno del Paraguay en tiempos del presidente Barreiro entregó la explotación de los yerbales al general Escobar por la casa de D. Antonio Uribe y C^a de Buenos Aires. A los dos años retirase el general Escobar y entró en las mismas condiciones el mayor D. Pacifico de Vargas que duró dos años

91- Ambrosetti. 1892; op. cit. p. 88.

92- Ambrosetti. 1892; op. cit. p. 88.

mandando hacer el magnifico galpón de madera y cinc, suediéndole el mayor Alfaro por otros dos años, en cuya administración se hizo el famoso aparato elevador que aún se conserva. Los señores Guimaraenz y Núñez quedaron aún un año hasta la época del gobierno del general Caballero, quien dio arrendamiento libre por dos años hasta el decreto de la venta de yerbales y tierras públicas, pasando entonces por compra a ser de “La Industrial Paraguaya” quien ha arrendado su explotación, primero a los señores Ayala y de los Ríos, durante seis años y ahora a los señores Barthe y Ayala”⁹³.

Tacurú Pucú representó uno de los puntos de mayor actividad en la extracción de yerba mate, hacia donde se dirigían la mayor parte de las embarcaciones con mensúes conchabados que partían de los puertos de Posadas y villa Encarnación destinados a cosechar la yerba mate. “*Hasta ahora, Tacurú puede decirse que no tiene población fija, toda o casi toda es accidental, compuesta en su mayor parte de peones que en cualquier momento se van*”⁹⁴.

El desarrollo de la navegación fluvial en el Territorio Nacional de Misiones estuvo sujeto en gran medida al desarrollo de la economía del frente extractivo en el Alto Paraná. La finalización de la guerra de la Triple Alianza, significó la apertura de un espacio económicamente “nuevo” para la penetración capitalista del siglo XIX. Así el interés económico estaba basado fundamentalmente en la explotación de los recursos naturales ya que el conjunto de la región altoparanaense se había mantenido relativamente aislado. Esta situación se debió en parte al clima de inestabilidad política y el esquema de desarrollo económico adoptado por Paraguay basado en un fuerte proteccionismo. La finalización de la guerra de la Triple Alianza implicó cambios fundamentales en la organización política y económica del conjunto regional de los tres países limítrofes.

Por otra parte es necesario señalar que el reordenamiento territorial, implicó la pérdida del control paraguayo del mercado de la yerba mate y porciones de territorios ricos en yerbales y bosques naturales

93- Idem. op. cit. p. 88.

94- Idem. op. cit. p. 89.

que pasaron a manos del Brasil (el Matto Grosso) y la confederación Argentina (Misiones y el Chaco austral). Este nuevo reordenamiento político, trajo aparejado un nuevo esquema, donde predominaron en un primer momento, empresarios residentes en Argentina y Brasil y luego aparecerían sociedades con origen fuera de estos países.

Durante el siglo XIX, el esquema de la división internacional del trabajo, perfilaba a Inglaterra “el Taller del mundo” y los países desindustrializados y las colonias como sus proveedores “naturales” de materias primas y alimentos. Ese esquema de dominación abarcó a amplias regiones del planeta y los capitales ingleses ingresaban muchas veces asociados a capitales locales que actuaban como socios menores.

Los países desarrollados, liderados por Inglaterra como potencia indiscutida en lo económico y militar, miraban distintos puntos del planeta para invertir sus capitales. La corona británica había logrado desarrollar hasta ese momento intereses económicos y comerciales en diversos puntos del planeta. Eric Wolf en relación al desarrollo del capitalismo en esa época afirmaba: “...durante la porción final del siglo XIX, la producción capitalista dio un gran salto hacia adelante, subió la demanda de materias primas y alimentos y creó un mercado amplísimo de alcance mundial. Regiones enteras se especializaron en la producción de alguna materia prima cosecha o estimulante”⁹⁵.

La guerra de la Triple Alianza es un ejemplo de lo anterior, donde la diplomacia Inglesa intervino indirectamente. Las luchas iniciadas en 1865 entre Paraguay y los aliados interrumpieron el desarrollo económico del Paraguay y favoreció a los sectores comerciales de los países aliados que acumularon fortunas. Así toda la campaña alzada en armas implicó la presencia de numerosas tropas, que estimularon las actividades agrícolas y ganaderas que incrementaron el consumo de productos alimenticios y fortaleció el desarrollo de algunos poblados ya existentes como Trincheras de San José y otros pueblos cercanos. Los comerciantes formaron allí pronto un núcleo importante que abasteció de bienes y servicios a los ejércitos y a los pueblos circundantes. Tras el retiro de las fuerzas militares, ya se había conformado un prospero enclave comercial, basado en el comercio y la explotación de recursos naturales de los obrajes situados en el alto Paraná. A 11 años de finalizada la

95- Wolf Eric. 1987; op. cit. p. 376.

guerra Alejo Peyret describía a Posadas; “en belleza de los edificios y en la riqueza de las tiendas, casi rivaliza con Corrientes, aunque esta tenía tres siglos de existencia”.

En 1899, el gobernador Juan José Lanusse denunciaba en sus memorias, que la explotación yerbatera aparecía distribuida entre numerosos concesionarios pero en realidad monopolizada entre 4 o 5 firmas que operaban en Posadas, Corrientes y Asunción y que ese poder monopólico amenazaba con agotar totalmente los recursos naturales en Misiones. El gobernador atribuía ese hecho a la gran connivencia de jueces, inspectores y policías. (Pobur; 1990; p. 27).

Los empresarios ausentistas explotaban los obrajes yerbateros y madereros del Alto Paraná, repartidos entre los tres países limítrofes. Esa situación la podemos comprobar en base a la distribución de los obrajes descripta en el relato de José Elías Niklison de 1914. El Estado brasileño alentó constantemente la exportación de yerba mate, promoviendo la instalación de fábricas molineras en el Estado de Paraná en ciudades como Paranagua, Morretes y Porto da Cima. Entre los molinos allí instalados también aparecen algunos empresarios argentinos. La economía de la yerba mate fue el principal motor de la colonización del sur del Brasil, especialmente en los Estados de Paraná, Santa Catarina, a la que luego se le agrega, después de 1870 el Mato Grosso. La magnitud de los negocios yerbateros para los Estados del sur brasileño, era una cuestión de vital importancia. (Cf. Bolsi A.; 1986; p. 38).

La extracción de la yerba mate y la madera de ley hallaban salida por los ríos navegables. Elías Niklison, en su recorrido de 1914 describió la distribución de los puertos y obrajes en casi todo el Alto Paraná. Pero en el territorio brasileño comprobó entre otras cosas, la magnitud de la Sociedad Laranjeira- Mendes, una de las grandes empresas de la actividad del frente extractivo y la describía en estos términos:

“La empresa Larangeira, Méndez y Cía. -Yerbas.- Trabajos en el Estado de Matto Grosso, al oriente del Estado de Paraná y norte del Paraguay. Exporta por esta vía fluvial de 5 a 6.000.000 de kilos por año. Difícil es saber exactamente la población obrera de sus yerbales, (...). La empresa por medio de agentes especiales contrata la mayor parte de su personal en los departamentos del

centro y norte paraguayo y por caminos de la frontera, se les interna en los lugares del trabajo.

Hasta hace algunos años, el gran mercado de brazos de Posadas suministraba un buen contingente de obreros a dicha empresa (...). Los conchabadores hacen toda clase de esfuerzos y recurren a todos los medios, aún al del engaño, como lo comprueba el caso ocurrido en el puerto, en los primeros días de enero, caso en el cual intervino el señor cónsul de Paraguay en Posadas (...). No hay empresa que en el acto del conchabo ofrezca mayores anticipos a los obreros (alcanzan hasta quinientos pesos moneda argentina) y ninguna, a la vez, que sea más temida por ellos. (...) los hombres contratados en Posadas, Candelaria, Santa Ana, etc., son conducidos en chatas remolcadas por lanchas a nafta -de propiedad de la empresa- hasta Puerto San Juan (...) Puerto San Juan es el punto de arranque de un ferrocarril de la misma empresa -actualmente en construcción- que lo unirá a puerto Mongolí, ya sobre el famoso salto del Guayrá. La navegación desde Pontón a Puerto San Juan, se hace con elementos exclusivos de la empresa, lo mismo que desde puerto Mongolí en adelante, en muchas leguas de extensión. El trayecto entre los mencionados puntos lo hacen los peones, en la parte de vías construidas, en zorras tiradas por mulas y desde allí se dirigen a pie o se transportan en chatas, si lo exigiera la distancia, a las zonas de labor. El trabajo de la elaboración de yerbas es continuo en el Estado de Matto Grosso. Según informaciones suministradas por algunos ex obreros de la compañía y por corredores de hacienda que operan en la región, esta tiene establecido, desde tiempos atrás como tipo único de remuneración el sueldo mensual de cien pesos moneda paraguaya y la comida para todos los trabajadores cualesquiera sean las tareas a que se dediquen (...). En los casos de enfermedad, de imposibilidad física temporaria para el trabajo, a los obreros se les descuenta el día y se les carga el valor de los alimentos. En las dependencias de la compañía no existe el descanso dominical. (...) la empresa, cuenta con un gran taller mecánico y fundición de hierro y bronce y con un astillero donde se construye actualmente un vapor de 150 H.P., tipo

Jorbá. Presta importantísimos servicios a los estados de Matto Grosso y Paraná, habiendo construido además 40 kilómetros de ferrocarril para unir el Alto y Bajo Guayrá”⁹⁶.

La sociedad Matte Laranjeira-Mendes fue una de las empresas pioneras en la explotación de la yerba mate al finalizar la guerra de la triple alianza. Hacia 1914 Laranjeira-Mendes era un gigantesco monopolio que poseía el control monopólico de los recursos naturales y una importante flota naviera que surcaban las aguas de los ríos navegables de la Cuenca del Pata y tenía diseminados sus intereses dentro de una órbita comercial que abarcaba Río de Janeiro a Buenos Aires Rosario, Corrientes Posadas y Asunción. El río Paraná utilizado como principal vía de transporte de la sociedad Matte Laranjeira-Mendes a partir de 1910.

LAS EMPRESAS NAVIERAS Y SU RELACIÓN CON LAS ESTRUCTURAS DEL PODER POLÍTICO

Las comunicaciones por el río Paraná representaron el medio que acompañó el crecimiento económico del Territorio Nacional de Misiones, así antes de la Federalización de 1881, se inauguraron los primeros servicios de mensajerías y de transporte de pasajeros que ponían en contacto al Territorio nacional de Misiones con casi toda la Cuenca del Plata. Las comunicaciones del Alto Paraná y gran parte del Litoral argentino se restringieron habitualmente a la navegación por el río Paraná, hasta la aparición del ferrocarril que llegó a Posadas en el año 1912.

La intensificación de la navegación fluvial por el río Paraná, a partir de 1883 se debió al auge de la explotación de la yerba mate y los obrajes madereros de los países limítrofes adyacentes a la cuenca del Alto Paraná y en general en toda la región superior de la Cuenca del Plata. Algunas empresas navieras como la de Nicolás Mihanovich, ya eran verdaderos monopolios del transporte fluvial desde principios de 1880. Esta Empresa tras absorber a la “Compañía Platense”, conformó un conglomerado que controlaba la actividad fluvial en la Cuenca

96- Nicklissón E. 1914; op. cit. p. 15-16.

del Plata, imponiendo los fletes a su conveniencia. Otras empresas de navegación con asiento en Posadas, también llegaron a ser muy poderosas, desarrollando actividades en el espacio de la navegación del Alto Paraná, tales compañías de navegación como las de “Núñez y Gibaja” (que absorbiera a la sociedad “López y Santiago y Cia.”) y “Domingo Barthe”, contaban con astilleros propios en Posadas donde armaron algunos barcos de su flota.

Hacia 1884 las comunicaciones se afianzaban en el Territorio Nacional de Misiones, y don Estanislao Muniagurria solicitaba establecer la primera línea de mensajería entre Posadas y Santa Ana, pasando por Candelaria. Similares gestiones iniciaba Gustavo Guezalaga, que proponía inaugurar un servicio de vapor entre Posadas y Santa Ana. Así las comunicaciones entre Posadas los demás puertos recibían un notable impulso con ayuda estatal e iniciativa privada. Después de la federalización del territorio, tomaron frecuencia los viajes desde Buenos Aires hasta Posadas y de allí al Alto Paraná en barcos a vapor. Así arribaron a Misiones distintas comisiones de exploración científica y técnicas, tanto del país como extranjeras como por ejemplo una expedición Alemana que arribó el 4 de Marzo de 1883, con el propósito de reconocer tierras sobre las márgenes del Paraná hasta el Iguazú para seleccionar productos naturales y cultivados, además de reconocer posibles y potenciales espacios a colonizar. (*Crónica de los gobernantes de Misiones*; p. 32).

Posadas era a fines del siglo XIX, el lugar donde convergían un sinnúmero de actividades económicas del Alto Paraná. Además Posadas era la residencia de algunos de los empresarios ligados a propietarios de las empresas navieras que desarrollaban las actividades del frente extractivo. Estos empresarios también participaban activamente en la política local y controlaban las actividades que se estaban llevando a cabo en el interior del Territorio Nacional de Misiones. Tal como lo señalara Roberto Abinzano, “el frente extractivo impulsó el surgimiento de una serie de epifenómenos complementarios donde además del trazado de algunas vías de comunicación, el desarrollo de la navegación fluvial, la construcción de infraestructuras portuarias, el auge comercial de algunos puntos del Territorio, y desde el punto de vista sociológico, la aparición de una clase social encargada de dar basamento a roles

económicos, políticos, sociales y culturales, que en las sociedades pioneras, los actores se ven compelidos a una multiplicidad de tareas que abarcan un espectro muy amplio de locus Sociales. (Abinzano; 1985).

Paralelamente al proceso de acumulación de capital en un sector de la sociedad que representaba a la burguesía en ascenso, en Posadas esa clase comenzó a gestarse la incipiente “clase dirigente local”, cuyo origen residía en las actividades del frente extractivo. Esta “clase dirigente” estaba conformada por el grupo de empresarios como Domingo Barthe, Pedro Núñez, Lázaro Gibaja, los hermanos Blosset, Juan B. Mola y otros, que tuvieron una gran injerencia en los asuntos de la política local, ya que además de los negocios particulares, también ocuparon cargos como concejales y la presidencia del Concejo Municipal de la ciudad de Posadas.

Desde Posadas, el centro del poder político de Misiones, se organizaban entre otras cosas las “leyes” vigentes de contratación de la mano de obra. Los obreros eran la base de una economía escasamente tecnificada y por lo tanto fundamentales para extraer los recursos de toda la región del Alto Paraná, sometidos a una tremenda explotación. La zona aledaña al Puerto de Posadas, con sus casas de proveeduría situadas en la zona de la calle hoy conocida como “la Bajada Vieja”, constituyó un punto en que tuvieron convergencia un sinnúmero de actividades vinculadas a la contratación de la mano de obra y la actividad fluvial, ya que allí se cerraban la mayoría de los contratos de los trabajadores.

Para el reclutamiento de la mano de obra se recurrió a diversos métodos. El sistema de contrato denominado “conchavo”, fue el más generalizado, en el que los “mensú”, obreros en su gran mayoría de origen criollo, provenientes de Corrientes y países vecinos donde existía un excedente de mano de obra rural, como producto del sistema de explotación extensiva de la agricultura y ganadería de estancias que expulsaba constantemente la población local. Los peones en algunos casos eran atraídos por la propaganda de los conchabadores que recorrían los pueblos, ya que existía toda una red de contratistas e intermediarios conocidos como “turcos” que organizaba el reclutamiento de la mano de obra. Una vez cerrado el contrato y hecho el adelanto se valían de mecanismos tales como la prostitución y el alcohol en las “bailantas”,

vendidos en esas casas de proveedurías de mercaderías (almacenes de ramos generales) donde compraban las provisiones para el Alto Paraná a precios sobreelevados para endeudar a los peones.

Todo esto se hacía sin la menor intervención de las autoridades locales, ya que en muchos casos esas casas eran de los mismos grandes empresarios propietarios de obrajes, o de gente muy ligada a sus intereses, que se beneficiaban del sistema de sujeción por deudas de la mano de obra. Las casas de proveeduría eran manejadas por comerciantes intermediarios que articulaban una serie de alianzas clientelares con los empresarios de los obrajes más poderosos de la zona y que ocupaban en su mayoría cargos de funcionarios en la administración de la política local. El vínculo entre la administración política y el poder económico local, estaba representado por los comerciantes y empresarios de la navegación que controlaban el sistema de contrato y explotación de recursos naturales.

La formación de un poder político local con base en los comerciantes, se remontaba a los tiempos de la finalización de la guerra de la Triple Alianza, época en la que muchos de los comerciantes y empresarios obrajeros realizaron su “acumulación originaria de capital”, a la que siguió la creación de compañías comerciales de navegación y transporte por el alto Paraná. Los cargamentos traídos en embarcaciones, por los permisionarios de yerba principalmente eran transportados hasta Posadas. Las autoridades públicas que controlaron el gobierno local, generalmente eran los mismos empresarios y éstos no veían como una problemática el sistema de contratación de la mano de obra y el abuso sobre éstos en los obrajes.

Las primeras empresas de navegación en destacarse en Posadas, en la década de 1880 fueron las sociedades de Juan y Francisco Goicoechea, “López y Santiago”, nacida de la sociedad de inmigrantes españoles Silverio López y Gregorio Santiago. En 1888 Silverio López trajo de España a su hermanastro Pedro Núñez con la edad de 21 años, donde progresó rápidamente. En 1894 Silverio López lo integró a la firma junto con Lázaro Gibaja. El retiro de los socios Silverio López primero y más tarde de Gregorio Santiago que regresaron a España, dio lugar a la nueva firma “Núñez y Gibaja” que trabajó activamente desde

1899 hasta 1924, año en que falleciera el socio Lázaro Gibaja. (E. de Freaza; 1999; p. 13).

La empresa Núñez y Gibaja contó para la navegación del Alto Paraná con un astillero propio en la zona del puerto de Posadas además de adquirir los vapores España, Salto y los remolcadores Río Miño, Ñacunday, General Díaz, Laura y El Misionero que naufragara en cercanías de San Ignacio. Esta empresa llegó a concentrar enormes propiedades a ambos márgenes del Alto Paraná. La empresa López Santiago y Cia., razón social de Núñez y Gibaja & Cia. Aportó los vapores “Cometa”, “España”, que llevaban cargas y pasajeros. En 1902 el buque España capitaneado por Jordan Hummel, (antiguo mayordomo de Rudecindo Roca) cruzó la barra del Iguazú navegando hasta 50 Km. antes de los saltos del Guayrá para iniciar actividades con el permiso para la explotación de 54. 000 hectáreas en el estado de Paraná de un yerbal que fue una de las fuentes de producción más importantes del molino que la firma tenía en Posadas, donde también molían yerbas de Barracón y otras que venían por el arroyo Paranay, acopiadas en Fracrán. (Alba C. Etorena de Freaza; 1999; op. cit. p. 16).

La firma además recibió permisos de explotación de yerbales fiscales ubicados en el centro del territorio misionero, como el otorgado en 1898 que autorizaba la explotación del yerbal ubicado entre los arroyos Soberbio, Paraíso y la Cruz situados en la picada Campo Grande, San Pedro y los saltos del Moconá sobre el río Uruguay. Desde San Pedrito, Brasil, pasando por Bernardo de Irigoyen enviaban, a través de la picada, la yerba extraída a lomo de mula por más de 115 Km. hasta Puerto Esperanza. En el puerto Paranay adquirieron a Avellaneda y Echagüe un obraje maderero de 67.000 has, que se extendía desde las costas del Paraná hasta el centro de la Provincia, sobre el arroyo Monday en Paraguay también instalaron un importante obraje maderero como muchos otros tanto en la costa argentina, brasileña y paraguaya.

Cuando comenzaron a agotarse los yerbales naturales, Pedro Núñez comenzó a cultivar la yerba mate en su estancia de Santa Inés, a partir de 1908 cultivando 1000 has aproximadamente. Pedro Núñez ocupó cargos políticos relevantes como la presidencia del concejo municipal de Posadas entre 1896 y 1898, de 1904 a 1905; y como concejal de 1902 a 1905. En 1903 también asumió cargos en la representación

consular de España en carácter de visecónsul honorario. Fue miembro co-fundador del banco Español del río de la Plata y accionista del mismo. También ocupó el cargo de primer presidente de la Unión Industrial Argentina (Alba C. Etoarena de Freaza; 1999. op. cit. p. 16-17).

Su socio comercial “Lázaro Gibaja, pertenecía a una familia originaria de Granada que se había afincado al norte de España en Logroño. Era un hombre rico cuando decidió partir hacia América. En 1894 integró la sociedad anónima de explotación maderera y yerbatera junto a Pedro Núñez, Silverio López y Gregorio Santiago. Lázaro Gibaja poseía numerosas propiedades en Posadas, algunas de las cuales donó al gobierno del Territorio Nacional, como por ejemplo un terreno para la cárcel frente a la plaza San Martín y otros ubicados en la avenida Roque Sáenz Peña para distintas obras públicas. Tenía una gran propiedad en las afueras de Posadas formadas por 8 chacras que se extendían sobre la rivera del río Paraná hasta el arroyo Mártires (donde se levantan Villa Cabello y la península IPRODHA). Allí Lázaro Gibaja tenía importantes cultivos de yerba mate. Fue concejal de Posadas de 1911 a 1913 y en 1916 fue designado vicecónsul Honorario de España dependiente del consulado general de Rosario. Al morir en 1924 Lázaro Gibaja, Pedro Núñez compró a sus hijos parte de sus bienes” (Alba C. Etoarena de Freaza. 1999. op. cit. p. 17).

Otro inmigrante de origen español que prosperó en los negocios fue Juan Bautista Mola quien “después de ganar un premio de la lotería invirtió en la navegación, e informado que en Monte Caseros se vendía un barco, propiedad de la compañía inglesa Clark que explotaba el ferrocarril. El barco construido en 1882 para desempeñarse como cañonera en el río Nilo, se llamaba “Iberá” y estaba diseñado para navegar en aguas poco profundas por la construcción del casco en forma de bandeja que lo hacía especial para navegar por los rápidos del Apipé. Su emprendimiento tuvo mucho éxito y con las utilidades que daba la empresa “Juan B. Mola y Cia.” prosperó llegando a tener en Posadas una importante casa de ramos generales. Un gran incendio destruyó completamente su local comercial, al igual que tiempo después ocurriría con el molino yerbatero de Pedro Núñez. El barrio hoy conocido actualmente como villa Mola, había sido una chacra de su propiedad, hasta que fuera

finalmente loteado. Fue concejal de Posadas de 1902 a 1905 y de 1910 a 1913”. (Alba C. Etoarena de Freaza. 1999. op. cit. p. 18).

El inmigrante de origen vasco francés Domingo Barthe, era otro empresario dedicado a la navegación y explotación de obrajes. “Compró a los hermanos Goicochea el vapor “Feliz Esperanza” al que sumó los vapores “El Triunfo” y el “San Javier”. Este empresario que se asoció con A. Ayala y luego con F. Arrillaga y puso casas de ramos generales, compró tierras llegando a poseer 175.000 has, distribuidas en Paraguay, Argentina y Brasil. Era también llamado “el rey del cedro”, porque de sus numerosos obrajes bajaban las mayores jangadas de esa madera, llegó a formar una flota de 25 barcos con una capacidad de 5.000 toneladas de carga. Originalmente se estableció en Encarnación y para 1880 lo hizo en Posadas. Domingo Barthe ocupó el cargo de vicepresidente del Concejo Municipal de Posadas entre 1913 a 1916 y también fue concejal.

A fines de 1897 hacen su arribo a Posadas los Hermanos franceses José y Raimundo Robert Blosset, anteriormente instalados en sus propiedades del Brasil, donde se dedicaban al cultivo de bananos y a la explotación de yerbas de Tacurú Pucú, que luego serían dominios de *La Industrial Paraguaya*, ya que ese año el gobierno del Paraguay expulsó a todos los beneficiarios extranjeros para favorecer a *La Industrial*. También poseían obrajes propios en el Alto Paraná. Así el 10 de agosto de 1896 el gobierno del Territorio Nacional de Misiones recibe como agente consular de Francia a Raimundo Robert de Blosset, que junto a su hermano José Robert de Blosset desarrollarían una destacada actividad comercial en Posadas. Durante la gestión del Gobernador Palestra, José Robert de Blosset participó como jurado de industria y comercio junto a otros empresarios. Ambos hermanos ocuparon cargos políticos relevantes dentro de la comuna de la ciudad de Posadas. José Robert Blosset fue presidente del Concejo Municipal de Posadas, desde el 7 de marzo de 1900 al 12 de julio de 1904 y también integró una comisión central de relevamiento general en todo el territorio a pedido del gobernador Lanusse. Además en Posadas figuran como uno de los primeros propietarios de las tierras donde se levantaría el puerto y el actual barrio de Villa Blosset.

Los empresarios señalados anteriormente poseían compañías navieras de transporte comercio, además de obrajes. Toda la extracción de las materias primas tenía su punto de confluencia en el puerto de Posadas, pero no eran los únicos empresarios que tenían presencia en el Alto Paraná. Estos propietarios eran personas involucradas en los asuntos de la política Misionera y podían por lo tanto disponer sin mayores obstáculos de los instrumentos legales para favorecer el accionar empresarial en materia de contratación de mano de obra e infraestructuras en el territorio Nacional de Misiones.

Estos empresarios contaban en Posadas con almacenes de ramos generales desde donde vendían y distribuían productos en la ciudad de Posadas y el Territorio Nacional de Misiones. Para dar una idea de la importancia de cada una de estas casas conviene decir que la firma Domingo Barthe giraba mercaderías por un valor de diez millones de pesos hasta sus casas de comercio, Núñez y Gibaja por seis millones y lo mismo Juan B. Mola por cuatro millones de pesos. Hasta 1912 competían entre sí por el monopolio del transporte fluvial y la distribución por el río Paraná, desde Capital Federal hasta Posadas. Pero a partir de ese año algunos comerciantes pequeños y medianos comenzaron a surtir de mercaderías directamente desde el puerto de la ciudad de Buenos Aires por medio del ferrocarril Gral. Urquiza.

Con posterioridad al año 1920 hallamos todavía a estos empresarios ocupando y alternando cargos directivos en el concejo municipal de Posadas y otras dependencias del Territorio Nacional de Misiones. Por otra parte varios de los gobernadores tales como Rudecindo Roca, Juan José Lanusse, Juan Balestra entre otros, provenían de adineradas familias de la oligarquía argentina que aumentaron su patrimonio con la adquisición de nuevas extensiones de tierras en el Territorio Nacional de Misiones y en otros puntos del país.

En la ciudad de Posadas se concentró la suma del poder político y económico del Territorio Nacional de Misiones y permitió controlar a un sector social, las decisiones sobre la explotación de los recursos existentes en el interior del Territorio Nacional de Misiones y el sistema de contratación de los obreros de la región, que era carente de cualquier legislación laboral que limitase su explotación. Los jueces de paz eran designados desde la gobernación y éstos respondían también a los in-

tereses políticos y económicos concretos⁹⁷ de sus mecenaz. Observar la lista de los empresarios más importantes de la zona ocupando lugares en la dirección de puestos claves con influencia en las decisiones políticas, nos ilustrará el peso de los empresarios en los poderes públicos.

Empresarios propietarios de obrajes, casas de comercio y empresas de navegación vinculados a la actividad política en el Municipio de Trincheras de San José y Posadas.

	Actividades y / o Propiedades en el Alto Paraná.	Periodo como autoridad municipal. Intendente	Periodo como autoridad municipal. Concejal
Aurelio Villalonga	Propietario de campos	1874,75 1880,81,82,83 1886,87	1875,76,77 1891,92
Francisco Resoagli	Comerciante	1885,86	1880,82,83, 1891,92,93
Gerardo Artabe	Comerciante, yerbales, embarcaciones	-----	1886,87, 88
Francisco Goicoechea	Propietario de obrajes, yerbales y embarcaciones	1877, 79. 1883,84	1874,75, 76, 77
Silverio López	Propietario de obrajes, yerbales y empresa de navegación	-----	1885,86 1891,92
Lázaro Gibaja	Propietario de obrajes, yerbales, puertos, empresa de navegación	-----	1911, 13
Pedro Núñez	Propietario de obrajes, yerbales, puertos, empresa de navegación	1896, 97, 98. 1904- 05.	1902,03. 1905
José Robert de Blosset	Propietario de obrajes, yerbales, puertos, empresa de navegación	1900,01,02,03,04	-----
Alfonso Arrechea (Padre)	Propietario de obrajes, comerciante, yerbales, puertos, empresa de navegación	1875,76, 77	-----

97- En este sentido la actuación del juez de paz Floricel Pérez representó un corte transversal respecto a la indiferencia o complicidad de los magistrados con los contratantes de la mano de obra.

Alfonso Arrechea (Hijo)	Propietario de obrajes, comerciante, yerbales, puertos, empresa de navegación	-----	1872,73,74,75
Domingo Barthe	Propietario de obrajes, comerciante, yerbales, puertos, empresa de navegación	-----	1899-1900 1913,14,15
Juan Barthe	Propietario de obrajes, comerciante, yerbales, puertos, empresa de navegación	-----	1911,12,13
Juan B. Mola	Propietario de obrajes, comerciante, yerbales, puertos, empresa de navegación	-----	1902,03,04,05 1910,11,12,13

Fuente: Lucas Braulio Areco (1972) y Elías Nicklisson (1914).

EL RECLUTAMIENTO DE LA MANO DE OBRA

Las primeras poblaciones que surgieron en Posadas aparecieron en la zona aledaña al puerto, en esos lugares se crearon proveedurías y varios almacenes impulsados por el auge de la explotación de la yerba mate y la madera de ley. Una de las calles principales de Posadas era conocida como “La Bajada”⁹⁸. El vecindario de la zona, era un lugar donde imperaba el comercio de las casas de proveeduría, de ramos generales y compartían sin mayores problemas rubros como el juego clandestino, la prostitución y apuestas similares que tenían su clima de apogeo en esa zona de la ciudad. Ese era el lugar donde generalmente se firmaban los contratos de los mensúes y donde se les daba el célebre adelanto que generalmente era gastado en esas casas que funcionaban también como bailantas y prostíbulos.

98- Esta calle conocida actualmente como la “Bajada Vieja”. En otras épocas era popularmente denominada “La Avenida Fleming” en alusión a la enorme proliferación de prostíbulos y casas de juego en la zona. El apellido Fleming proviene del médico que descubrió los efectos de la penicilina como antibiótico eficaz en el combate de enfermedades venéreas como la sífilis.

“El gran mercado de brazos de la región es Posadas; luego vienen los centros secundarios de Candelaria, Santa Ana y San Ignacio, (...) Posadas atrae al trabajador del Alto Paraná; lo atrae con imperio, irresistiblemente, (...) El barrio obrero de Posadas se extiende al norte y al este de la ciudad a través de un buen número de manzanas, por cuyo centro desciende al puerto, desde la calle Buenos Aires, la línea quebrada de la Bajada Vieja. Es una fatigosa e interminable sucesión de construcciones de madera, mezquinas y sucias, que sirven de asiento a tabernas y burdeles, más ruines aún. Las puertas, cuando se recorre el barrio, parecen multiplicarse, y cada una de estas deja ver el negocio aparente que en ellas se efectúa: la venta de bebidas alcohólicas; aparente, sí, porque en realidad es la prostitución clandestina la fuente principal de sus ganancias. En ese barrio, que por extensión se le designa con el nombre de Bajada Vieja, y sus prolongaciones sobre el puerto, es donde reside el peón los días de su corta permanencia en la ciudad y allí donde lo busca el conchabador que lo asegura para la inmediata contrata. En los burdeles y en las calles se le ve ebrio, en el estado de inconsciencia tan propicio a las explotaciones de que son víctimas. De los establecimientos de procedencia vienen sin recursos y con el único propósito de “divertirse” unos pocos días en la ciudad”⁹⁹.

En los comercios y almacenes de ramos generales, era donde culminaban los contratistas o conchavadores de las grandes empresas a la zona, el reclutamiento de la mano de obra. Algunos de esos contratistas (también llamados “turcos”) eran conocidos por sus apellidos o sus nombres tales como Chemes, Taleb, Omar, Julián, Abisy, Tomás, entre otros. En los comercios atendidos por estos comerciantes se reclutaban los peones de la mayoría de los yerbales y obrajes del Alto Paraná, tanto argentinos y paraguayos, como brasileños, con promesas de trabajo bien remunerado -aunque exigente y no para débiles- y el adelanto a cuenta de lo mucho que se ganaría. Este adelanto, según la época, era de cien e incluso según la empresa hasta quinientos pesos, tal es el caso de la Matte Laranjeira. La mitad del mismo se otorgaba generalmente en

99- Niklisson E.; 1914; p. 28.

mercaderías, que se cobraban a precios altísimos y el resto se lo dejaban para que el alcohol y las prostitutas se los quitaran.

“El anticipo se impone el conchabador, que conoce individualmente a los peones, se los ofrece no bien desembarcan, como medio de garantizar las pingües utilidades que les proporciona el conchabo en la forma irregular de su práctica en Misiones.

Desde el momento de la primer entrega de dinero en calidad de anticipo, el peón le pertenece al conchabador, que no lo pierde de vista hasta su regreso y arribo al punto de destino, pues, aún dentro del vapor que los conduce, se ejercita sobre ellos la vigilancia indirecta del conchabador por medio de sus agentes a bordo (...) Según las informaciones de la policía, Posadas tiene diecinueve diferentes nacionalidades. Los que operan con más éxito son los turcos, que figuran en la lista en número de seis. Casi todos son propietarios de pequeños y grandes negocios de ramos generales de comercio, pues ello aumenta considerablemente el renglón de sus abultadas ganancias.

Después de la primera entrega de dinero viene otra, y otra, y luego, la provisión de ropas de trabajo y de paseo, de pañuelos y géneros de seda, de perfumes y baratijas para las mujeres, compañeras de un momento (...) Se cometen a veces verdaderas estafas.

Conservo en mis anotaciones, referentes al anticipo y sus formas, la cuenta de un peón a quien se le cargó en su libreta la suma de \$ 56, valiéndose del siguiente curioso procedimiento:

<i>Un sombrero.....</i>	<i>\$ 8.50</i>
<i>Saco y pantalón.....</i>	<i>\$ 12.20</i>
<i>Extracto.....</i>	<i>\$ 6</i>
<i>pañuelo seda.....</i>	<i>\$ 2.50</i>
<i>faja.....</i>	<i>\$ 1.80; \$ 10.00</i>
<i>Un pañuelo para atar.....</i>	<i>\$ 0.25; \$ 25.00</i>
<i>Total.....</i>	<i>\$ 56.00</i>

Nótase el error del comerciante que al trasladar a la columna de las cifras el valor del pañuelo para atar, \$ 0.25, en lugar de fijarlo en la segunda columna, lo hace en la primera, elevando así, por ese involuntario error el costo del artículo de veinticinco

centavos a veinticinco pesos (...) Los conchabadores perciben de los establecimientos para los cuales conchaban, la cantidad de \$ 3.00 a \$ 5.00 por cada peón contratado y otra cantidad que varía según sean las empresas que los utilizan, una vez vencido el tiempo del contrato, que se dice de seis u ocho meses, pero que en realidad se prolonga hasta la completa cancelación por parte del obrero, con su trabajo personal, del valor del anticipo recibido”¹⁰⁰.

En Posadas no solamente se contrataban peones para los yerbales argentinos, sino también para los de casi toda la costa del Alto Paraná paraguayo y brasileño. Posadas y más exactamente la bajada vieja era a fines del siglo XIX y en las primeras décadas del siglo XX una zona en la que imperaba el juego, la prostitución y “bailantas”, donde vivían cientos de prostitutas que ejercitaban su oficio al servicio de los comerciantes en su mayoría intermediarios y conchabadores. La zona aledaña al puerto estaba repleta de “boliches” y salones de mesas de billares, casas de madera con habitaciones iluminadas a luz de kerosene, donde “los mensúes gastaban en baratijas, parte del dinero adelantado y que lo dilapidaban en alcohol y mujeres, en una o varias noches de desenfreno.

“El conchabador es amable, casi cariñoso con el peón durante el período en que este permanece bajo su vigilancia, divirtiéndose en la ciudad, pero el día del embarque, ya a la mano y frente al vapor que ha de conducirlo al cumplimiento del contrato, se modifica, adquiere actitudes y gestos de amo y señor. Inútiles son en esos momentos las reclamaciones o quejas. Ensoberbecidos, no los escuchaban, ni aún en simples casos de consulta, formulados en tono respetuoso y humilde.

He observado que ciertos conflictos entre conchabadores y peones, producidos por la exigencia de aquellos y la negativa de estos al embarque, se dirimen ante la autoridad de subprefectura del puerto, que interviene, no sé con qué criterio ni en virtud de qué facultad.

100- Niklison E.; 1914; p. 27-28.

Los trabajadores salen pues de Posadas sin que se les haya expresado las condiciones en que tendrán que efectuar la labor en los establecimientos de destino, ni aún la naturaleza de esta por lo general. No se ha estipulado nada con respecto a la duración de la jornada, a la cantidad y calidad de los alimentos que deben recibir, en una palabra, completamente ajenos a la nueva situación que les espera, y muchas veces, ajenos también, hasta la llegada a dichos establecimientos, de la cantidad exacta de dinero que deben al patrón en concepto de anticipo”¹⁰¹.

Posadas representaba el centro de reclutamiento de mano de obra de mayor importancia en el Alto Paraná, aunque no era el único ya que también, en menor medida, Candelaria, Santa Ana, San Ignacio y Corpus en la costa Argentina y Villa Encarnación en Paraguay eran verdaderos mercados de brazos. El número de hombres entrados y salidos nos da cierta idea de la magnitud de Posadas como centro de contratación de obreros.

El movimiento de peones en Posadas es activo, como debe suponerse. Según un cuadro de la subprefectura que tengo a la vista, ese movimiento ha alcanzado durante el año 1913 a las siguientes cifras:

Entrados 4.32

Salidos 4.077

Descompuestos los anteriores totales en las cifras parciales determinadas por la nacionalidad de los peones, llegamos a los resultados que van a continuación:

En el primer renglón:

Argentinos 2.164

Paraguayos 1.298

Brasileños 865

4.327

En el segundo renglón:

Argentinos 2.039

Paraguayos 1.223

Brasileños 815

4.077

101- Niklisson E.; 1914; p. 28-29.

Diferencia a favor del primero: 250.

Las cantidades que se consignan no son las exactas en cuanto al número de obreros que entran y salen de Posadas, pues ellas comprenden solamente la de los pasajeros de 2ª clase, y desde un tiempo a esta parte, no son pocos los peones que pagando el doble del valor de sus habituales pasajes, viajan en 1ª clase. Yo creo que un aumento de 10% en esas cantidades, acercaría, en discreta aproximación, a la realidad del movimiento que ellas expresan. (...) El movimiento de entrada y salida de trabajadores es casi igual durante todo el año en Posadas y en los otros centros menores de conchavo. Una pequeña proporción de aumento se nota en el tiempo que precede y sigue al de la zafra en los yerbales: de marzo a agosto en la Argentina y de enero a agosto en el Paraguay. En el Brasil no tiene tiempo determinado: el trabajo en los yerbales es continuo”¹⁰².

El consejo municipal bajo la presidencia de José Robert de Blosset, fue uno de los primeros en legislar el ejercicio de la prostitución en el puerto y resolvió reglamentarla, debido entre otras razones a las quejas recibidas por los jefes del batallón XIII del ejército, ante el alto contagio de sífilis entre sus hombres, así; “*el 20 de Agosto de 1903 el consejo municipal resolvió prohibir la prostitución clandestina y dictó una ordenanza en la que disponía de la obligación para todas las mujeres que se dedicaran al comercio carnal, de inscribirse en un registro a los efectos, así mismo debían inspeccionarse dos veces por semana en el hospital de caridad...*”¹⁰³.

La mayoría de los conchavadores tras la firma del formulario de conchavo, dejaban “libres” a los mensúes por el lapso de aproximadamente una semana, para que gasten la mayor parte del dinero adelantado, mientras eran alojados en algunas de las pensiones como: Ayala, Casa Negra, Pensión Rosales, Hotel Roma. Luego eran embarcados, muchas veces a la fuerza en los barcos de las compañías Domingo Barthe, Núñez y Gibaja o J. B. Mola tales como el Iberá, Bell, España, Edelira, Adela. Allí permanecían vigilados por la tripulación del personal

102- Niklisson E; 1914; p. 29.

103- Crónica de los gobernantes de Misiones.1975. op. cit. p. 79.

de abordó, ya que el capitán del buque firmaba un recibo por los peones que recibía y además éste era el único que sabía en qué puerto debían ir desembarcando los mismos. A veces solía subir con el peón una mujer “que en algunos casos era alguna prostituta encariñada con el mismo y en otras su propia compañera. Los conchabadores no ponían reparo en esto, y menos en contratar a menores de edad, con tal de que tuvieran físico suficiente para las tareas del monte”. (Belastegui; 1974)

El relato de cómo se realizaban aquellas operaciones de conchavo, hallamos en las notas de Rafael Barret que en 1908 señalaba:

“El mensú conchabado “reparte su tesoro entre las chinas que pasan, compra por docenas frascos de perfumes que tira sin vaciar, adquiere una tienda entera para dispensarla a los cuatro vientos, grita, ríe, baila, -¡hay frenesí funerario!- se abraza con ramerías tan infelices como él, se embriaga en un supremo afán de olvido, se enloquece. Alcohol asqueroso a 10 pesos el litro, hembra roída por la sífilis, he aquí la postrera sonrisa del mundo a los condenados a los yerbales”¹⁰⁴.

El método utilizado por los conchavadores de las empresas era muy similar en todos los casos, aunque La Industrial Paraguaya y Matte Laranjeira, eran las empresas que más demandaban mano de obra y prometían más cosas a los peones.

“El raccoleur de La Industrial (La Empresa La Industrial Paraguaya) examina, la pesa la mide y la cata, calculando el vigor de sus músculos y el tiempo que resistirá. La engaña -cosa fácil- la seduce. Pinta el infierno de con colores de El dorado. Ajusta el anticipo pagadero a veces en mercadería acaparada por la empresa, estafándose al peón así aún antes de contratarle. Por fin el trato se cierra. El enterrador ha conquistado a su cliente. Y todo con las formalidades de un ingreso al presidio. El juez asesora la esclavitud. Véanse los formularios impresos de la Industrial y de la Matte Larangeira. En Posadas y Villa Encarnación, importantes mercados de blancos hay oficinas antropomé-

104- Barrett Rafael. 1910. op. cit. p. 16.

tricas al servicio de los empresarios como si la selva no fuera suficiente para aniquilar toda esperanza de fuga.

Pero durante algunas horas ¡la víctima todavía es rica y libre! Mañana el trabajo forzado, la infinita fatiga, la fiebre, el tormento la desesperación que no acaba sino con la muerte”¹⁰⁵.

El método de sujeción por deudas de la mano de obra, era el sistema generalizado para obtener mano para los obrajes. Al respecto ya en 1892, Juan Bautista Ambrosetti, señalaba que los empresarios contribuían a sostener ese sistema y que debían cambiar la aplicación de ese método por irracional, ya que atentaba contra el sostenimiento y la reproducción de la mano de obra, porque la superexplotación de los obreros conducía a la muerte prematura de los mismos y era una de las causas de la continua escasez obreros y población. Este método descrito se mantuvo prácticamente sin alteraciones por muchos años; que básicamente consistía en que “una vez recibido el adelanto de 100 o a veces de 200 pesos, según la escasez de peones que haya y la mayor demanda de ellos –el peón firma ante la autoridad (El Juez de paz) el boleto de conchavo en formularios impresos quedando desde luego completamente comprometidos con el patrón, a quien empieza a deber desde el primer día.

El dinero que el peón recibe raras veces lo emplea en algo útil. Generalmente lo gasta en bailes, juegos y beberajes; así que cuando llega el día de la partida, muchas veces hay que recurrir a la autoridad para que los obligue a embarcarse, sacándolos de los despachos de las bebidas, etc.”¹⁰⁶.

Desde su condición de propietario de obrajes, Juan Bautista Ambrosetti consideraba al método como inadecuado, porque de esta forma se contribuía a contar cada vez con menos brazos para las tareas. Puesto que en caso de no huir, las rigurosas condiciones del trabajo y las enfermedades y el aislamiento en un medio hostil terminaban en el obraje mismo con la vida de muchos peones.

“Por este mal sistema, en que tienen gran parte culpa los patrones, que nunca han querido uniformar un procedimiento y muy

105- Idem. op. cit. p. 16.

106- Ambrosetti J. B.; 1894; op. cit. p. 45.

al contrario casi siempre han tratado de sacarse unos a otros los peones ofreciéndoles mayor adelanto- el peón se embarca para los trabajos, muchas veces semi desnudo, sin ropa, con una gran deuda sobre el, sin ganas de trabajar y sobre todo sin esperanza de devolver pronto en trabajo las sumas que ha recibido adelantadas, desde el momento en que si necesita cualquier cosa allá arriba le cuesta el triple o el cuádruple, aumentando sin cesar su deuda, hasta que llega un día en que desesperado abandona a su patrón, debiéndole una larga cuenta”¹⁰⁷.

En la economía extractiva el sistema de reclutamiento de la mano de obra no contemplaba condiciones mínimas para que el peón desarrollara su trabajo. Las actividades económicas estaban orientadas por el rápido enriquecimiento que perseguían los comerciantes y contratistas, mientras que sobre el peón recaía el peso de una enorme deuda que lo ataba al patrón. Además del tradicional conchavo en el puerto, habían épocas en que algunas empresas, en acuerdo con las autoridades del lugar, ponían en práctica otros medios para el reclutamiento de la mano de obra y se valían de métodos inescrupulosos tales como noticias sobre el alistamiento de soldados por motivos de conmociones políticas internas y se ofrecían a los conchavadores los peones para que los lleven hacia los obrajes a buscar refugio. En esos casos las empresas obtenían mano de obra prácticamente gratis, como señalara Rafael Barret, refiriéndose a La Industrial Paraguaya y Matte Laranjeira.

“...no siempre se arrea la peonada mediante contrato previo. A veces los raccoleurs preparan noticias de reclutamiento o de revolución y ofrecen al cándido campesino un refugio en los yerbales. En tales condiciones se facilita si el empresario, entendiéndose con las altas autoridades del país dispone de la fuerza pública no sólo para asegurar fraudes y contrabandos, sino para organizar razzias que arreen a los que quieren venir y cacerías que cobren a los que quieren marcharse. Treinta años de explotación han terminado la virilidad paraguaya entre el Tebicuary sud y el Paraná. Tacurú Pucú ha sido des-

107- Ambrosetti; 1894; op. cit. p. 46.

poblado ocho veces por La Industrial. Casi todos los peones que han trabajado en el Alto Paraná de 1890 a 1900 han muerto. De 300 hombres sacados de Villarrica en 1900 para los yerbales de Tormenta en el Brasil no han vuelto más que 20. Ahora se rafla por las Misiones Argentinas, Corrientes y Entre Ríos. En el Paraguay quedan los menores de edad y se los llevan también. Un 70 por ciento de los arreados al Alto Paraná son menores. de 1903 a la fecha (1908) han ido unos dos mil, de Villa Encarnación y de Posadas, 1700 eran paraguayos (...) Naturalmente ninguno pues se opone a estas infamias”¹⁰⁸.

Una vez en el obraje la única posibilidad de liberación era la huída, o el saldo de la deuda original que era casi imposible para el peón. Las comitivas estaban controladas por los capataces y mayordomos, que salían inmediatamente a la búsqueda del peón fugado, que escapaba sólo si lograba sobrevivir a las condiciones inhóspitas de la selva poblada de fieras salvajes y alimañas que acechaban por leguas, si escapaban a esa suerte, la muerte por inanición o enfermedades como el paludismo, la fiebre tifoidea, estaba a la orden del día. Sin embargo la importancia de los que huían, preocupaba a los empresarios ya que irrumpe un registro aparecido en el diario “La tarde” de Posadas del 14 de setiembre de 1913, donde se puede leer bajo el título de “Reunión de comerciantes” lo siguiente: “Con el objeto de tratar un proyecto tendiente a evitar la fuga de peones del Alto Paraná mañana se reunirá un núcleo de comerciantes de esta plaza, a cuyo efecto se pasará una circular”.

Los que huían y eran aprendidos eran obligados a volver al obraje o asesinados en la selva sin mayores contemplaciones donde sus cuerpos se descomponían o en el mejor de los casos arrojados al río donde la corriente los arrastraba y los dejaban en algún recodo sobre la costa argentina o paraguaya. Esos eran los muertos que se hallaban en el Paraná, imposibles de reconocerlos por la acción de los peces y la desintegración. Pero quienes se topaban con ellos sabían que eran mensúes. Entre enero, febrero y marzo de 1914 el gobernador del Territorio Nacional de Misiones Gregorio López, informaba al Ministerio

108- Barrett R., 1910; op. cit. p. 19.

del Interior la aparición de 16 cadáveres en Posadas traídos por el río en esos meses.

“Los conchabadores tienen establecido en todos los vapores un servicio especial de agentes que vigilan a los peones a través de la navegación, previendo los casos de fuga (...). Estos, para fugarse aprovechan la noche y la proximidad de algún puerto favorable a la realización de sus planes. En uno de los viajes que hice a bordo del “España”, presencié la fuga de tres peones frente a Encarnación, al salir de Posadas, y de dos, a la vista de Puerto Segundo, la noche del 24 de diciembre.

Tanto los peones que fugan de a bordo, como los que lo hacen de los obrajes se trasladan de un puerto a otro por tierra, practicando en la selva pequeños piques con sus inseparables machetes, o por el río, valiéndose de Guaviroas (piraguas hechas con troncos de árboles, socavados a fuego) que ellos obtienen misteriosamente, pues no existen en los puertos del trayecto y los vapores de la carrera apresan a todas las que sin gobierno, abandonadas a la corriente, encuentran en sus viajes. Se utilizan también al efecto maderos flotantes y diminutos balsines, contruidos de tacuara, sumamente peligrosos como lo demuestran casos de muerte que han sido posible comprobar. Se ha hablado con insistencia de la refinada crueldad de la gente de a bordo para con los trabajadores que conducen en sus barcos. A sus capitanes se les ha llamado repetidas veces “negreros”¹⁰⁹.

El 2 de enero de 1914 el diario “La Razón” denunciaba que “las corrientes del Paraná, suelen arrastrar cadáveres y miembros mutilados que vienen desde los lugares más apartados del Territorio. Sin embargo se creía que la mayoría de los muertos (mensúes) quedaban insepultos en los bosques vírgenes. Finalizada la tarea de los obrajes el peón podía regresar en caso de haber saldado su deuda, aunque esto rara vez ocurría. Lo habitual era que de la mayor parte de los peones que partían, muy pocos regresaran y los que lo hacían volvían nuevamente para conchavarse. (Belastegui H. 1974. op. cit. p. 18-19).

109- Niklisson Elias; 1914; p. 30.

“Los peones regresaban a Posadas a fines de Setiembre. El regreso con pasaje gratis se hacía cuando el peón había saldado su deuda (del adelanto) y podía llevarse unos 50 o 100 pesos, si había logrado economizar y no tener ningún contratiempo. Pero estos casos eran los menos y para volver en esas circunstancias había dejado durante 8 o mas meses su propia salud y su trabajo en aquellos campamentos insalubres.

Los otros volvían pagándose su pasaje sin un peso en sus bolsillos, contentos de regresar con vida de aquel infierno. Otros regresaban del monte huyendo hacia el Brasil o por el río en jangadillas, esquivando continuamente la caza de las partidas que iban por él y los vapores de los empresarios, que eran los únicos que navegaban desde Posadas hacia Puerto Aguirre o Iguazú”. (Belastegui H.; 1974; op. cit. p. 18).

Sobre la contratación de la mano de obra, Julián Bouvier, en el diario “La Vanguardia” el 16 de mayo de 1908, señalaba; *“Así se mató toda la juventud paraguaya. Así se mató a toda la juventud misionera de Santa Ana, Candelaria, Corpus, Cerro Corá, San Ignacio, Posadas. Así se matará a la de Santo Tomé, Mercedes, Ituzaingó, Concepción, etc. porque ya andan por allí los hombres de Núñez y Gibaja y de Domingo Barthe, pasando el rastrillo sobre los hombres sanos y atrayéndolos con el espejismo del anticipo, contrato que empieza con dinero para gastar en cañas y prostitutas”¹¹⁰.*

Las afirmaciones y denuncias de Rafael Barrett, al respecto de su contemporáneo, Julián Bouvier no eran opuestas, coincidían además con muchas otras apreciaciones de aquellos años. Las denuncias de Rafael Barret se referían a La Industrial Paraguaya y Matte Laranjeira, pero ese sistema de contratación y trabajo era generalizado en todos los obrajes del Alto Paraná.

“Un buen esclavo cuesta hoy lo que antes de trescientos a quinientos pesos. El anticipo se cobró y se disipó ¡lasciate ogni speranza! Ahora el rodeo. El río: a punta pié y rebencazos los encajan a bordo. Es el ganado de la Industrial. Centenares de seres humanos en cincuenta metros. Bazofia inmundia, escorbuto,

110- Barret Rafael; 1908; p. 11.

diarrea negra y a trabajar por el camino. Escualidos adolescentes descargan el buque; suben en cuatro patas las barrancas con 80 kilos a cuestas. Hay que irse acostumbrando”¹¹¹.

Desde la visión de Juan Bautista Ambrosetti, la raíz de los problemas eran “las malas costumbres de los obreros”, lo cual es de cierta forma la visión representativa de muchos empresarios, ya que no está de más recordar que el mismo contaba con importantes propiedades en el Territorio Nacional de Misiones con obrajes situados sobre la costa del río Uruguay.

“La cuestión de los peones es una de las dificultades mayores con que tropiezan las empresas yerbateras. Como hay mucha demanda están muy mal acostumbrados, necesitando adelantarles el dinero y no es raro que cada peón haya cobrado 200, 300 y algunos hasta 500 pesos, lo que importa emplear un gran capital en salarios adelantados; además nunca falta alguno, aunque raro que se mande mudar o resulte no servir para el trabajo. Se han hecho varias tentativas entre los comerciantes de Posadas y Villa Encarnación para ponerse de acuerdo a fin de regularizar y evitar el sistema de adelantos a los peones, pero no ha dado buenos resultados, no han faltado algunos que no han querido entrar en los convenios y es necesario que la acción sea igual y homogénea, no se ha podido hacer nada al respecto”¹¹²...

Los mensúes ganaban un término medio de 22 a 25 pesos mensuales entre 1913 y 1915. Si el adelanto había sido de cien pesos, debían trabajar cuatro meses, sin comprar alimentos y otros artículos. Lo más probable era que recién después de siete u ocho meses saldaran su deuda, si esta era de cien pesos, o pasara dos o tres temporadas en la zafra para levantar la misma, ya que la compra de alimentos y otros productos, que eran vendidos con sobreprecios en el obraje. Por otra parte el pago de salarios no siempre se realizaba en dinero, sino que también se hacía en vales de mercaderías vendidas en el mismo establecimiento. Una prueba de ello es una huelga que efectuaron en diciembre de 1915

111- Barrett Rafael. 1910; op. cit. p. 18.

112- Ambrosetti J.B.; 1892; op. cit. p. 112.

los obreros del astillero de Domingo Barthe reclamando “*que se retiren los vales de mercaderías que ahora se les dan*”¹¹³. Si consideramos que la firma tenía establecimientos en el Alto Paraná y que se atrevía a pagar con vales en Posadas, lo propio y con más razón debía hacerlo en aquellas apartadas regiones del Alto Paraná, donde no había prensa, ni opinión pública que hicieran de contrapeso a sus intenciones. Esto demuestra el abuso de autoridad, al que recurrían tanto empresarios como los representantes de los poderes públicos. Otro caso ilustrativo de abusos es del subprefecto llamado Julio Benavídez quien se desempeñaba en la aduana del puerto de Posadas desde el año 1905.

“El cargo de prefecto marítimo lo desempeñaba don Julio Benavídez, a quien se llamaba afectuosamente Almirante Figurita por su menudo continente. Pero esa apariencia de pequeño y débil encerraba un carácter fuerte, dispuesto a resolver drásticamente los problemas que se le presentaban. Cuando salía al frente de una dotación de marineros se sabía que no era solamente para poner orden, sino también para repartir sablazos hasta el cansancio. Es lo que ocurrió cuando la gente del “España”, (propiedad de la firma Núñez y Gibaja) con excepción de sus oficiales, planearon un reclamo y decidieron hacer huelga de de brazos caídos hasta que su petición fuera escuchada”¹¹⁴.

Las represiones a las huelgas influían en limitar los reclamos de los obreros en el puerto de Posadas. Tales huelgas como señala el siguiente relato eran reprimidas sin mayores contemplaciones.

“Llegada la denuncia a prefectura, Benavídez se puso en marcha hacia el barco con diez hombres y cruzando rápidamente el portalón, acosó a los revoltosos sable en mano. Por supuesto los planazos cayendo sobre cuerpos inermes surtieron su efecto y la huelga fue quebrada. La bajada vieja fue asimismo campo propicio para las incursiones de Benavídez. En cierta ocasión tuvo lugar allí una sangrienta refriega con motivo de otra huelga, pero que esta vez asumía carácter general. Varios obreros

113- Diario La Tarde; 30-12-1915. Citado por Belastegui H. 1975.

114- Brañas Balbino; 1979; op. cit. p. 96-97.

resultaron heridos y, por lo menos uno muerto: se trataba de un tal Caramelo, (...) el almirante figurita respondía a precisas directivas de sus superiores y cuya mentalidad había sido amoldada a la tónica vigente que se orientaba a hacer respetar una sola razón: la excluyente y unilateral del más fuerte. Esta posición generaba reacciones violentas y era causa de muchos crímenes injustos... ”¹¹⁵.

A mediados del año 1921 llegó a Posadas el juez Floricel Pérez, a cargo del recién creado juzgado local N° 2 donde permaneció por cuatro años. Fue el primer juez en iniciar acciones judiciales que intentaban poner fin al tradicional sistema de contrato de peones para los obrajes e intentó obligar a los contratantes a respetar ciertas normas. El caso del asesinato del peón Leonardo Villalba, ocurrido en puerto Istueta, en el obraje de Carlos Antonio Sirito y la persecución y posterior muerte del mensú Rudecindo Fernández en el vapor Iberá C, lo impulsaron a tomar las medidas tendientes a limitar los abusos del sector patronal. A partir de 1921 comenzó a reverse con seriedad el sistema de contratos por el juez Floricel Pérez, quien incluso abordaba personalmente las embarcaciones para verificar en forma directa el trato que recibían allí los peones. Así fue como estableció una serie de reglamentaciones, ya que en los años transcurridos anteriormente la legislación existente era más bien favorable al conjunto de empresarios, comerciantes y contratistas que organizaban el reclutamiento de la mano de obra, mediante el formulario de conchavo y el célebre adelanto registrado en una libreta de conchavo que llevaba la cuenta de todo lo que se “gastaba”.

Por otra parte ya en la segunda década del siglo XX, el viaje hacia el Alto Paraná resultaba aun muy penoso, ya que no existían comodidades para los pasajeros que viajaban entre las mercaderías, entre un gran hacinamiento de personas.

“Tres empresas de navegación, las de Domingo Barthe, Núñez y Gibaja y Juan B. Mola, con cuatro vapores, el “Edelira”, el “España”, el “Salto” y el “Iberá”, hacen el servicio de pasajeros y de cargas en el Alto Paraná. El servicio, que es regular en cuanto al cumplimiento de los días y fechas designados para la salida de

115- Brañas Balbino; 1979; op. cit. p. 97.

los vapores, adolece, sin embargo, de graves defectos, principalmente en lo que se relaciona con la conducción de pasajeros de segunda clase, que como se sabe, es en la que viajan los peones, costeándose ellos mismos los pasajes.

Barcos medianos, del tipo corriente, empleados en la navegación de nuestros ríos, a excepción del “Iberá” (...). La bodega de estos barcos, casi sin profundidad, no admite la cantidad de carga que se puede y desea conducir. Se habilita entonces con el objeto indicado, la cubierta, y es allí precisamente donde se coloca a los peones, cualquiera sea su número y la duración del viaje que han de realizar: 1, 2, 3, 4 ó 5 días. Y la carga es siempre abundante, excesiva, a punto de comprometer la estabilidad del barco, y con ella la vida de sus tripulantes y pasajeros. En esto como en todo, se marca la más saliente de las características del ambiente regional: el afán de lucro sin medida, sin límites, sin control. Son de suponer, pues, las condiciones en que viajan los infelices obreros, pues, de pie o tendidos sobre las dos grandes estivas que invariablemente se levantan sobre cubierta a proa y popa, hacinados, confundidos hombres, mujeres y niños, en repugnante promiscuidad. No se les proporciona cama ni abrigo de ninguna clase, y recuerdo que cierto día, a bordo del “Edelira” se produjo un amotinamiento de peones porque se les negaban cucharas para el mezquino “rancho” que constituye su comida”¹¹⁶.

Los barcos de las empresas transportaban en peligrosa combinación, pasajeros y cargas de todo tipo. Un ejemplo de ello es el vapor “Villa Franca” de Julio T. Allica, siniestrado con una carga de combustibles y pasajeros frente a las costas de la colonia paraguaya de Hohenau, lugar donde perecieron muchas personas que viajaban como pasajeros de la embarcación.

“El Villa franca de 126 toneladas de capacidad se hallaba presto a zarpar del puerto de Posadas a la media mañana del 4 de Junio de 1922 con destino a puerto Mendes, Brasil, con diversas escalas previstas en el trayecto. A cargo de la nave se hallaba el capitán Roque Chacón, experimentado hombre de la navegación

116- Niklison Elias; 1914; p. 30.

fluvial. Embarcaron 34 hombres de primera clase (comerciantes, industriales, obreros y turistas) y 64 de segunda con mensúes, correntinos, paraguayos, algunos con sus familiares (...) el cargamento consistía en 100 tambores de 200 litros de nafta cada uno, ubicados en la última bodega de proa.

De Posadas, la embarcación se dirigió a Encarnación, donde subieron más pasajeros y continuó posteriormente aguas arriba. A la media noche llegó frente a Hohenau y ancló en un remanso de mediana profundidad, a unos 50 metros de la costa, tras arriarse al barco se cargaron bolsas de maíz.

Los pasajeros se hallaban entregados al sueño cuando a la 1:30 comenzó a desencadenarse una serie de explosiones y la nafta derramada sobre la cubierta generó llamas que en contados minutos envolvieron a la embarcación”¹¹⁷.

Este incidente ilustra de alguna manera la precariedad que debían soportar los pasajeros que navegaban por el Alto Paraná. Pero a criterio de las empresas lo que primaba no era el bienestar de los pasajeros, sino obtener la mayor ganancia, al menor costo de inversión posible. Pero según algunos observadores de la época como Elias Niklison, las empresas de habérselo propuesto, pudieron haber mejorado notablemente el servicio, si hubieran sido obligadas en ese sentido por algún tipo de legislación.

“Y las empresas ganan mucho más de lo necesario para realizar esmerados servicios. Un sólo vapor, el “España”, produce a la de Núñez y Gibaja, alrededor de \$ 50.000 líquidos por año, y tengo entendido que las utilidades del “Iberá”, de Juan B. Mola, son mayores, como asimismo, que el renglón de ganancias, en el concepto indicado, de la empresa Domingo Barthe es el más alto, dentro de la natural relatividad, de sus múltiples negocios”¹¹⁸.

De esa manera se consolidaron las actividades económicas del Territorio Nacional de Misiones y particularmente en lo que se refiere a las actividades económicas del Alto Paraná misionero entre 1880 y

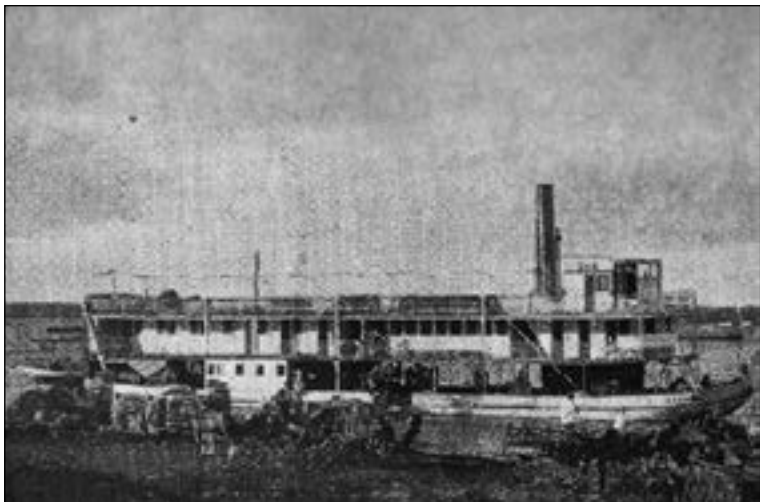
117- Diario “El Territorio”. 5 de Junio 1993.

118- Niklison Elias; 1914; p. 31.

1920. La condición de Misiones como región subsidiaria del desarrollo pampeano y proveedora de recursos naturales, era funcional a un modelo que manejaba, desde fuera de la región, la orientación y la organización de las actividades económicas.



Casa matriz del Señor Domingo Barthe - Posadas.



Vapor "Iberá" de la casa Mola y Cía. en el Puerto de Posadas.



Baradero y aserradero de la Casa Núñez, Gibaja, Martínez y Cía. (Posadas).

CONCLUSIONES

Durante la presidencia del general Julio Argentino Roca (1880-1886), se consolidó el moderno Estado Argentino, sobre la base de fuertes represiones internas que dieron lugar a un momento de "paz y administración" desde la óptica de la élite, una tarea que sus predecesores no lograron. Esta actitud permitió la consolidación de su hegemonía, al menos por un tiempo y la organización de los territorios anexados en las fronteras norte y sur. Así se organizaron las conquistas geográficas como "Territorios Nacionales", dando lugar en el sur a las gobernaciones de La Pampa, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz, y en el norte a Chaco, Formosa y Misiones.

Durante las dos primeras gobernaciones de Misiones, la política de Rudecindo Roca y de Benjamín Moritán estuvo encaminada fundamentalmente a la exploración del Territorio y la búsqueda de sus posibilidades de desarrollo. Además de afianzar a Posadas como centro administrativo y procurar brindar una mayor seguridad a los habitantes de Misiones. Los incipientes poblados del Territorio Nacional de Misiones en principio no eran más que rancherías donde luego se construyeron los edificios públicos¹¹⁹.

119- Los dos primeros gobernadores del Territorio Nacional de Misiones (Rudecindo Roca -1882/91- y Benjamín Moritán -1891/93), llegaron a la gobernación tras una larga actuación militar. Participaron de la Guerra de la Triple Alianza, en las represiones internas (Corrientes, Córdoba, Entre Ríos) y en la lucha contra los indígenas y la campaña de Roca en 1879. El tercer gobernador (Dr. Juan Balestra -1893/96) era juriconsulto y

El gobierno de la Nación, al federalizar en 1881 el extremo nordeste de la República Argentina, creaba el Territorio Nacional de Misiones. De esta manera las autoridades del gobierno argentino tomaban algunas medidas que lo incorporaban definitivamente al ámbito de la soberanía nacional. Así desde su resurgimiento como entidad política, Misiones estuvo desde 1881 hasta fines del año 1954 bajo el régimen legal de Territorio Nacional.

La Guerra de la Triple Alianza permitió desalojar a los paraguayos que ocupaban la margen izquierda del río Paraná y en estos espacios, el gobierno correntino primero y el nacional después, tomaba a su cargo la tarea de establecer vías de comunicaciones, demarcar las tierras y propiciar la fundación de colonias con inmigrantes procedentes de Europa. La ciudad de Posadas, antes Trincheras de San José, fue el escenario del nacimiento de un importante grupo de comerciantes locales que acumularon capitales, durante las campañas militares de los ejércitos aliados que tenían su estación de provisiones en este punto.

Con anterioridad a la creación del Territorio Nacional de Misiones, fue tejiéndose progresivamente una relación estrecha entre poder político y poder económico. El fortalecimiento de una clase terrateniente local muy influyente y vinculada a intereses extra-regionales, fue la base para establecer todo el régimen de explotación de los recursos naturales y de la mano de obra, en un contexto donde las leyes laborales a favor de los obreros eran prácticamente inexistentes.

Se generalizó así el sistema de adelanto que implicaba la sujeción por deudas de la mano de obra. En los lugares en que tenía lugar el contrato de los trabajadores, imperaban la prostitución, las casas de juego, las enfermedades venéreas, etc. La Bajada Vieja constituyó un símbolo de esas condiciones de existencia y del sistema de contrato de trabajo. En ese contexto se originaron las bases que permitieron las extremas condiciones de explotación de los obreros que se desempeñaban en las tareas del frente extractivo.

Por otra parte era también la hegemónica concepción liberal del Estado, que legitimaba en cierta forma ese estado de cosas y no propiciaba la mediación por parte del Estado entre las diferentes clases

tuvo cargos en la provincia de Corrientes y en el gobierno Nacional, donde fue Ministro de Justicia e Instrucción Pública. (v. Crónica de los gobernadores de Misiones, 1979).

sociales. La estructura económica y social de la época nos muestra la funcionalidad del sistema de trabajo, base sobre la que se cimentaba todo el sistema de relaciones de poder, en el que se producía un proceso de acumulación de capitales, de una “burguesía local” dentro del Territorio Nacional de Misiones que a su vez actuó como la “clase dirigente local” cuya residencia era Posadas, aunque subordinada a otras burguesías con sede en otros centros extra-regionales de poder, con intereses en los recursos naturales con valor económico.

En cierta forma esto demuestra la fragilidad de las instituciones recientemente creadas del Territorio Nacional de Misiones y la vulnerabilidad de un espacio al que se pretendía “argentinar” estando inserto entre dos países limítrofes. El espacio misionero ingresó a la órbita nacional como una región subordinada a los grandes centros de la economía nacional.

El sistema de relaciones sociales y de producción estaban caracterizados por los rasgos propios que le imprimieron el conjunto de las actividades del frente extractivo, caracterizado por su forma de organizar la producción, sobre la base de relaciones sociales de producción capitalistas, pero dominado a su vez por un capitalismo desarrollado desde fuera de la región, que conservaba formas primitivas de producción y de escaso desarrollo técnico.

Al respecto de los rasgos singulares del desarrollo capitalista, Eric Wolf sostiene que “el desarrollo del capitalismo, en distintas partes del mundo, ha señalado que para la concurrencia a los mercados se hallaban mercancías producidas bajo distintos modos de producción compitiendo entre sí, donde el creciente predominio general del capitalismo convirtió al mercado en el campo de batalla, de articulación y conflicto entre modos de producción competidores, donde no siempre el capitalismo anuló otros modos de producción, pero sí transformó la vida de los pueblos”. (E. Wolf; 1987; p. 376).

Luego de la venta de las tierras a particulares ausentistas en 1881, aparece por primera vez en Misiones, la figura de la propiedad privada de la tierra en términos capitalistas. Los fines económicos estarán orientados hacia la maximización de la obtención de plus valor. Posteriormente se consolidaron la forma de trabajo con propietarios ausentistas que ejercieron un control de sus propiedades en forma totalmente

impersonal, gracias a la red de intermediarios y mayordomos administradores de los obrajes.

La incorporación económica de Misiones trazó en líneas generales el desarrollo de una economía que a grandes rasgos aun hoy se mantiene. Así la yerba es un estimulante que en la actualidad es producido como una fuente de riqueza regional y la explotación maderera por su parte es llevada adelante en grandes extensiones de tierra en la zona del Alto Paraná, que generó tras un largo proceso, un tipo de industrialización en la zona orientada hacia la instalación de aserraderos y de grandes empresas productoras de pastas celulósicas, sobre la base del latifundio.

Entre 1880 y 1920 un importante grupo de firmas comerciales y navieras que operaban en el Alto Paraná, tenían su asentamiento en la ciudad de Posadas. En su mayoría eran empresas subsidiarias o contratistas de las casas centrales radicadas en otros puntos que movilizaban a contingentes de trabajadores contratados en Posadas principalmente, para la realización de las tareas del frente extractivo.

Así en 1914 Elías Niklison describía a Posadas como el producto de un largo proceso y la veía como una *“Ciudad surgida de improviso, casi espontáneamente en los confines del país, impuesta por el trabajo primitivo y libre de una vasta región que por muchos años permaneció sustraída a esas altas influencias de ponderación -de gobierno, de orden, de control social- que plasman, inspiran y dirigen las comunidades de mejor origen, presenta, en efecto, características y modalidades en su comercio, en su industria -en gran parte de las manifestaciones de su conjunto social- que la singularizan, en la actualidad, entre los otros centros de población y de progreso argentinos. El interés de empresa o el personal exclusivo, profundamente egoísta, reúne, liga y mueve allí, como en inmensa máquina, a los diferentes componentes de esa sociedad, que desea y quiere a veces ser altruista, pero que las conveniencias personales enlazadas siempre unas a otras, según ya lo he dicho, en mecánico engranaje, jamás se lo consienten”*¹²⁰.

El control de la vía fluvial, representó un área estratégica dentro de la actividad del frente extractivo. Las empresas de transporte de pasajeros también estaban en su mayoría, dedicadas a la explotación de

120- Elías Niklison; 1914; p. 9.

los recursos naturales, bajo un clima de creciente competencia, donde se buscaba obtener el máximo beneficio y control monopólico del transporte fluvial y la imposición de altos fletes de transporte a terceros.

La escala de las operaciones de las empresas radicadas en Posadas abarcaron a obrajes situados en los tres países que comparten la cuenca superior del río Paraná, cuya estructura común trasvasó las fronteras de un solo país, en la organización del proceso socioeconómico que se dio en una unidad delimitada no por fronteras nacionales, sino por la articulación de rubros de producción, empresas y fuerza de trabajo que tuvieron cabida en un contexto histórico regional particular.

Las empresas combinaban en las actividades del transporte fluvial, el comercio, el transporte y el aprovechamiento de los recursos naturales, que cobró un gran impulso tras la estabilización de la región al finalizar la guerra de la triple alianza. La especialización de Misiones se orientó desde entonces al aprovechamiento de los dos productos regionales más importantes con que contaba: la yerba mate y la madera de ley, que establecieron los vínculos de la integración económica de la región alto paranaense a las economías de los mercados nacionales de los tres países.

Asimismo la navegación del río Paraná jugó un rol fundamental en el proceso de ocupación del Territorio Nacional de Misiones, ya que además del transporte de los recursos naturales de la región alto paranaense, a los cuales daba salida, integrando a la actividad económica de esos lugares diseminados a modo de enclaves, constituyó también la vía de comunicación que durante muchos años vinculó a los puertos de la región costera del Paraná, en el abastecimiento de distintos productos.

El espacio aledaño al río Paraná en Misiones fue utilizado fundamentalmente para la conformación de un circuito económico, que fue especializándose con el sistema de puertos y obrajes en la producción y transporte de yerba mate, maderas y otros productos agrícolas, valiéndose para ello de la navegación fluvial del río Paraná. En el cual sobresalía la ciudad de Posadas como centro preponderante de la administración y de la organización de las actividades económicas que a lo largo del curso superior del río Paraná, sobrepasaba la esfera estrictamente nacional.

Por otra parte Posadas acaparó la conjunción de una importante red de caminos que en ella confluían, a la que se suma a partir del año 1912 el ferrocarril. Desde el punto de vista geopolítico, las vías de comunicación más importantes de la región estaban representadas por los ríos Paraná y Uruguay y el ferrocarril. Los ríos navegables jugaron un rol fundamental en la delimitación del espacio limítrofe y en la vida política y económica de la región, ya que desde un primer momento favoreció un tipo de ocupación territorial.

Posadas constituyó un centro de contratación de mano de obra por excelencia, desde el cual partían las comitivas de peones que salían a bordo de las embarcaciones rumbo al Alto Paraná, con destino a los obreros madereros y yerbateros de la costa argentina, paraguaya o brasileña. La descripción de Elías Niklison es reveladora sobre la situación y el ocaso del desarrollo del frente extractivo a mediados de la primera década del siglo XX.

“Las explotaciones forestales y yerbateras del Alto Paraná, comenzaron mal, desordenadamente, y en el transcurso de los años los defectos y vicios de la iniciación no corregidos, han ido tomando mayores proporciones, agravando el problema y haciéndolo cada día más difícil.

Los que por primera vez se lanzaron a la conquista de la selva, lo hicieron, como es natural, con el único propósito de enriquecerse pronto y escapar a sus miserias y peligros. El mismo carácter de la empresa que habían de realizar, en el medio casi desconocido de entonces, revela el temperamento y tendencias de aquellos hombres rudos, obsesionados por el lucro (...). Reclutados por ellos los peones en Corrientes, en las Bajas Misiones y en el Paraguay, las cuadrillas que los acompañaron en los trabajos iniciales, fueron semi-salvajes. A esos peones se les trató, sin asomos de resistencia o de protesta por su parte, como elementos de producción material, exclusivamente. Se les condujo por todos los medios, aún por los más violentos, a la producción desmedida dentro del costo mínimo. Era la manera de amasar grandes fortunas en breve término. En el cálculo de ganancias de los empresarios entró, pues, el salario reducido, la alimentación escasa y las abrumadoras jornadas impuestas a los trabajadores,

y, poco después, entró también la sustracción que se realizó por medio de proveedurías deshonestas, de injustas multas, de evidentes estafas al peón.

Por otra parte, las nuevas empresas no requerían capital para acometer sus operaciones, dada la tendencia de los fundadores o directores. Según estos, el trabajo debía hacerse sin desembolso, sin aporte o riesgo pecuniario, y así fue en efecto, obligándose a los obreros, como hasta hoy se les obliga, a proveerse ellos mismos de los útiles y herramientas de trabajo. Así se echaron las bases de las empresas primitivas del Alto Paraná; de sus sistemas de trabajo y de sus procedimientos en las obligadas relaciones con los infelices hombres a cuyo esfuerzo, jamás recompensado ni agradecido, debieron en su tiempo el más lisonjero éxito.

Aislados en la selva, en la región casi ignota, libres de todo cuanto pudiera importar el control o el ejercicio de una fuerza contraria al cumplimiento de sus programas de trabajo y de ganancias, las empresas continuaron por largas décadas extrañas al progreso general, y sin que sobre ellas gravitaran las leyes reguladoras de la producción y de la industria, del capital y del trabajo (...) en una lamentable despreocupación del elemento obrero. Este, con sus condiciones especiales de vida, de constitución, de carácter, y sobre todo de ignorancia, ha facilitado la obra de los patrones, haciendo posible su mantenimiento por tantos años, en las formas de la iniciación.

Hombres organizados para la sumisión y la obediencia pasivas, acostumbrados desde niños a soportar las asperezas de la existencia nómada en la selva o en los campos de Corrientes, de Misiones y del Paraguay, sin ambiciones, por atavismo de raza, sin las necesidades de los trabajadores de otro origen y sin apego al dinero, al que no le asignan su verdadero valor por desconocimiento de las comodidades y ventajas de todo orden que él produce, han venido hasta aquí contribuyendo, inconscientemente, al sostenimiento del estado anormal de cosas que se nota en toda la vasta región del Alto Paraná.

Los empresarios y patrones no han pensado en ofrecerles casa, comida y jornales suficientes, porque ellos, ignorantes, descui-

dados y desunidos, no se les han impuesto; no han pensado en dotar a los establecimientos de máquinas y medios de transporte que simplifiquen y hagan menos penoso el trabajo, porque ellos, desplegando brutales energías en aniquiladores esfuerzos sin recompensa, gratuitos, reemplazándolas, las han descalificado económicamente en el concepto de los primeros.

La influencia de los patrones ha sido permanente y decisiva sobre los peones, entregados por entero a su autoridad omnímoda, al imperio de su voluntad en los centros de trabajo. El embrutecimiento de la clase obrera ha continuado, porque así convenía a los intereses de los únicos que hubieran podido modificarla por medio de una prudente acción educativa, y quizás, suprimirla a la larga”¹²¹.

La descripción del sistema es ilustrativa en cuanto a las relaciones sociales y técnicas de producción con que se llevó adelante el trabajo en los obrajes, durante el apogeo del frente extractivo, donde además señala el control monopólico de los circuitos productivos que determinó una alta tasa de beneficios a algunos empresarios.

En la Argentina de principios del siglo XX las relaciones salariales se generalizaron e importantes concentraciones obreras se agrupaban en la industria ferroviaria, los puertos, la navegación y obrajes. Este sistema careció de un proyecto de industrialización de bienes y la alta monopolización fue consecuencia de un largo proceso de acumulación de empresas que organizaron las actividades económicas a modo de enclaves en un contexto dominado por el capital Terrateniente.

La navegación de los ríos y el sistema de puertos del Alto Paraná, solo fue un apéndice del que constituyó un medio de transporte económico por la baja inversión necesaria, (en comparación al ferrocarril) pero adecuado a las circunstancias técnicas del momento, aunque en comparación a su rival contemporáneo que era el ferrocarril, que había revolucionado en el ámbito de las comunicaciones y el transporte en el siglo XIX, pero que requería mayor inversión de capitales.

A pesar de los inconvenientes de la navegación por el río Paraná, hasta su curso superior, ésta constituyó una actividad que se realizó du-

121- Elías Niklissón; 1914; op. cit. p. 8-9.

rante bastante tiempo; y persistió como económicamente viable incluso hasta mediados de la década de 1970, varias décadas posteriores al período estudiado aquí que abarca los años 1880-1920. En este período, lo que podemos observar es el apogeo de la actividad fluvial, impulsado como parte del frente pionero que preparó el terreno para el siguiente período de la historia Misionera caracterizado por la fundación de colonias agrícolas con inmigrantes europeos.

La navegación fluvial constituyó el medio de comunicación y transporte utilizado casi con exclusividad en las comunicaciones entre Posadas y el Alto Paraná entre 1880-1920. Esta no fue reemplazada por medios de transporte terrestres hasta la consolidación de las colonias agrícolas y las rutas en el Alto Paraná y en casi todo el interior de Misiones, en la década de 1940, cuando adquirió mayor preponderancia el tránsito a través de los diferentes caminos.

El agotamiento de los productos de la costa impulsó la búsqueda, cada vez más, en el interior del Territorio, llevando a la necesidad de contar con caminos adecuados, que derivó luego en un reclamo imperioso por parte de algunos sectores sociales y empresas que tropezaban con este inconveniente. Surgió así en la década de 1930 una corriente interesada en el trazado de caminos en el interior del territorio.

Por otra parte durante la década del 30, a nivel nacional, los gobiernos conservadores no impidieron la entrada de nuevos capitales, procurando atraer inversiones de cualquier origen, y en particular a las norteamericanas, que estaban revolucionadas por el auge del transporte automotor. No resulta casual que a fines de la década del 1930 -como lo demuestran Mario Rapoport¹²²-, que algunos dirigentes o gerentes de compañías británicas en la Argentina se quejasen del tratamiento incorrecto que le dispensaba el régimen conservador, o que, durante el gobierno del general Justo, la expansión de la red vial, impulsada por ese gobierno, haya asestado un duro golpe a los intereses ferroviarios y navieros ingleses, favoreciendo el desarrollo de los automotores, en el que se hallaban interesadas las empresas norteamericanas.

Las conclusiones arribadas en este trabajo no agotan el tema abordado, pero será una gran satisfacción el hecho de que puedan ser útiles, las mismas en el esbozo de otras hipótesis encaradas por otros investigadores

122- Cf. En: Rapoport M.; *El triángulo Argentino*; 1994; p. 265.

que enriquezcan la problemática desde otras miradas y favorezcan la discusión de nuestra historia regional. Por ello considero que habría que continuar la investigación teniendo en cuenta también cual fue el impacto que tuvo la actividad del transporte de la navegación, puertos y ferrocarriles, del decreto del 1945, que durante el mandato del General Perón, nacionalizó estos rubros, que marcarían otro hito histórico importante para investigar sobre el posterior desarrollo de la actividad fluvial en la cuenca superior del Plata por el territorio de la República Argentina, hasta la declinación de las actividades fluviales en el Alto Paraná a mediados de la década de 1960. El desarrollo del planteamiento de estos problemas mencionados será encarado y desarrollado por el presente autor, en otra instancia monográfica para acceder por medio de esa investigación a la maestría en Antropología Social, que a la fecha me encuentro realizando en la secretaria de Investigación y Posgrado de la Universidad Nacional de Misiones.

Por el momento solo planteo a modo de hipótesis que una de las causas que llevaron a la decadencia de la navegación por el río Paraná, es que fue lentamente desplazada por una política económica tendiente a favorecer el transporte automotor, que respondía a intereses económicos concretos que fueron intensificándose a partir de la década de 1930. Aunque a pesar de ello la navegación por el río Alto Paraná y las actividades en el puerto de Posadas siguieron vigentes hasta superar la primer mitad del siglo XX y llegar hasta mediados de la década de 1970, representando hasta entonces, aun una vía alternativa de relativa importancia para el desarrollo de las comunicaciones. A pesar de que el cauce del río presentaba importantes variaciones en el nivel de sus aguas, en especial durante las grandes bajantes del cauce del río.

Por último, quisiera señalar que la notable presencia de empresarios propietarios de empresas de obras y navegación, ocupando cargos en el poder político entre 1880-1920 en Posadas y el Gobierno del Territorio Nacional de Misiones, que pone en evidencia la estrecha relación entre el poder político y el económico, es una característica muy notable en las sociedades en proceso de organización nacional y en casi toda América Latina, la conformación de las burguesías nacionales, siguió ese patrón.

BIBLIOGRAFÍA

ABÍNZANO, Roberto (1985)

Procesos de integración en una Sociedad multiétnica. Tesis doctoral. Universidad de Sevilla. Tomo I, Volumen IV, capítulo IV.

ARECO, Lucas Braulio (1962)

Documentación Histórica de Posadas. 1872-1920. Ediciones Montoya.

BARTOLOMÉ, Leopoldo (1982)

Colonias y Colonizadores en Misiones. Instituto de Investigaciones, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Misiones. Posadas.

BELASTEGUI, H. (1974)

La situación del Mensú en las primeras décadas del Siglo XX. FHyCS. Posadas.

BOLSI, Alfredo (1986)

Folia Histórica del Nordeste N° 7. Instituto de Historia. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional del Nordeste Instituto de investigaciones Geohistóricas. CONICET-FUNDANORD. Resistencia.

- BOURDIEU, Pierre (1994)
 “La Identidad y la Representación. Elementos para una reflexión Crítica acerca del Concepto de Región”. En: *El poder simbólico*. Editorial Difel. Rio do Janeiro Brasil.
- BRAÑAS, Balbino (1975)
Ayer mi tierra en el recuerdo. Instituto Superior del Profesorado Antonio Ruiz de Montoya. Posadas; Misiones; 1975.
Crónica de los Gobernantes de Misiones. Dirigido por: Guerra, Mario Oscar. Tomo I. 1882-1922. ISPARM. Ediciones Montoya. Posadas, Misiones.
- BREIBACHT, Miranda; CORREA, Aarea (1998)
Estudo sobre o conceito de região. Secretaria de Coordenação e Planejamento Fundação de Economia e Estadística Sigfried Emanuel Heuser. Editorial Teses. Porto Alegre, RS.
- CHIAVENNATTO, José Julio (1980)
Genocidio Americano: A guerra do Paraguai. Editora Brasiliense. São Paulo.
- ETORENA DE FREAZA, Alba C. (1999)
 “La inmigración española en el Territorio de Misiones (1867-1902)”. Los pioneros. En: *I Jornadas sobre Poblamiento y colonización e inmigración en Misiones*. Ediciones Montoya. Posadas Misiones.
- GÜNTER, María Laban (1982)
La llegada del ferrocarril a Misiones. Objetivos e influencia en la Región. Universidad Nacional de Misiones, FHycS. Posadas.
- HERKEN, Krauer (1984)
El Paraguay Rural entre 1869 y 1913. Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos. Asunción, Paraguay.
- HADDAD, Andrés (1998)
Casi un siglo de extraordinaria visión. Junta de Estudios Históricos. Editorial Grafos. Posadas.
- JACKETT, Héctor (2001)
En otra historia. Editorial Universitaria de Misiones. Universidad Nacional de Misiones. Posadas Misiones.
- LAINO, Domingo (1989)
Paraguay de la Independencia a la Dependencia. (Historia del saqueo inglés en el Paraguay de la Posguerra). Intercontinental Editora. 2ª Edición. Asunción, Paraguay.
- MACHÓN, Jorge (2003)
 “Los últimos tupies de Misiones”. En: *III jornadas sobre poblamiento colonización e inmigración en Misiones*. Ediciones Montoya. Posadas, Misiones.
- MARX, Carlos (1973)
El Capital. Crítica de la Economía Política. Tomo I. Buenos Aires. Editorial Cartago.
- OSLAK, Oscar (1997)
La Formación del Estado. Orden, Progreso y Organización Nacional. Editorial Planeta. Buenos Aires. Argentina.
- RAPOPORT, Mario (compilador) y colaboradores AMEGHINO, Eduardo Azcuy; GARCÍA HERAS, Raúl; OSSONA, Jorge Luis; VILLARRUEL, Jorge César y textos de PREBISCH, Raúl; TAYLOR, Carl; WEIL, Félix (1988)
 En: *Economía e Historia, Contribuciones a la historia Económica Argentina*. 3ª Edición. Editorial TESIS, Grupo Editorial Norma. Buenos Aires, Argentina.

SALVATORE, Sergio (1997)
La renta diferencial internacional. Una teoría inconsistente. Cuadernos P.I.E.A. de la U.B.A. Buenos Aires, Argentina.

STEFANŪK, Miguel Ángel (1991)
Evoluci3n de la Cartografía de Misiones. Ediciones Montoya. Posadas, Misiones.

WOLF, Eric (1987)
Europa y la gente sin Historia. Editorial Fondo para la cultura Econ3mica. M3xico.

FUENTES

AMBROSETTI, Juan Bautista (1892)
Viaje a las Misiones Argentinas y Brasileras por el Alto Uruguay. I parte descriptiva. Talleres de publicaciones del Museo. La Plata.

----- (1894)
Segundo Viaje a Misiones por el Alto Paran3 e Iguazú. Biblioteca del Instituto Geogr3fico Argentino. Buenos Aires.

BARRET, Rafael (1908)
Lo que son los yerbales. Montevideo, Uruguay.

BERN3RDEZ, Manuel (1901)
De Buenos Aires al Iguazú, cr3nicas de un viaje periodístico a Corrientes y Misiones. Buenos Aires.

Diario El Territorio. Posadas Misiones.

COLAZO, Sixto (2000)
Informe de la Asociaci3n Ferroaficionados. Borrador. In3dito.

FERN3NDEZ RAMOS, Raimundo (1934)
Misiones. Talleres gr3ficos Patronato Nacional de Menores. Buenos Aires.

NIKLISSON, Jos3 Elías (1996)
Informe sobre la situaci3n de los obreros del Alto Paran3 (1914). Pr3logo, Notas e Índices por Ana Maria Gorosito Kramer. Editorial Universitaria. Universidad Nacional de Misiones. Posadas. 1996.

OVIEDO, Norma (1994)
La Ocupaci3n paraguaya y el Origen de la trinchera. Material In3dito. Monografía de grado. Posadas.

OVIEDO, Norma (1997)
Relaciones Comerciales y Conflictos Fronterizos Siglo XIX: Misiones en la Red Platina. Tesis de maestría in3dita. Pontificia Universidade Cat3lica do R3o Grande do Sul. Porto Alegre RS. Brasil.

QUEIREL, Juan (1897)
Misiones. Taller Tipogr3fico de la penitenciaría Nacional. Buenos Aires.

SORMANI, Horacio y BITLOCH, E. (1997)
“Los Enclaves Forestales de la Regi3n Misionera-Chaqueña”. *Revista Ciencia Hoy*; Volumen 7; N3 37. Resistencia. Chaco.

UNTERN3HER, Federico (2000)
Medios de transporte en tierra, usados en las primeras tres d3cadas de 1900. Publicado en Revista Ondas. Montecarlo Misiones.

VILLAR, Urquiza y otros (1990)
Notas sobre la historia de Misiones. El proceso de constituci3n de la regi3n Hist3rica. Proyecto POBUR UNaM / CONICET. Secretaria de Investigaci3n FHyCS. Posadas, Misiones.



Entre 1880 y 1920 un importante grupo de firmas comerciales y navieras que operaban en el Alto Paraná, tenían su asentamiento en la ciudad de Posadas. *"La época de oro para las flotas fluviales misioneras tuvo su punto culminante entre los años 1900 y 1925 (...) periodo en el que el comercio tenía un acentuado carácter internacional, tonificando la economía de la región que utilizaba el río como única vía para la salida de sus productos"*. (Brañas, Balbino).

La presente edición revela, en una exhaustiva investigación, los avatares político-económicos de las actividades fluviales en el Alto Paraná durante esta época dejando, a su vez, esbozos de las causas de su posterior declinación. El autor profundiza su investigación en los detalles del proceso de creación del Territorio misionero y su integración a la República Argentina durante el siglo XIX, analizando fundamentalmente la conformación de los circuitos económicos establecidos durante este periodo. Ofrece, a su vez, enriquecedores análisis sobre los diferentes accesos, espacios y vías de comunicación fluviales en el Alto Paraná, durante las décadas posteriores a la federalización de Misiones.

ISBN 978-950-579-164-4



9 789505 791644



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE MISIONES