

A incorporação de novos territórios na Argentina, no final do século XIX: a Campanha do Deserto e as estradas de ferro*

Maria Heloisa Lenz**

Economista e Doutora em História, Professora Adjunta do Decon-UFRGS e Pesquisadora da FEE.

Resumo

*O objetivo deste trabalho é examinar um dos aspectos peculiares do período de intenso crescimento vivenciado pela economia argentina no final do século XIX — a expressiva incorporação de novos territórios —, que configurou o atual espaço territorial argentino. A expansão da fronteira, que implicou a incorporação de grandes contingentes de terras férteis para as atividades agrícolas, possibilitando ao País uma inserção crescente no cenário mundial, foi viabilizada através de dois fatores interligados, a Campanha do Deserto e a construção das estradas de ferro. A Campanha do Deserto consistiu em uma série de operações militares executadas pelas autoridades argentinas, com o objetivo de expulsar os índios da região localizada ao sul de Buenos Aires. Já a construção das estradas de ferro possibilitou a união desse território ao resto do País. O tema do artigo será desenvolvido em três partes principais, além da **Introdução**. A primeira iniciará com a discussão de questões sobre a expansão territorial, passando para a apresentação da Campanha do Deserto propriamente dita. A segunda parte examinará o papel das estradas de ferro na fase final da Campanha do Deserto. Finalmente, a terceira parte apresentará uma discussão sobre a política de apropriação de terras ali seguida.*

* Artigo apresentado no V Congresso Brasileiro de História Econômica e na 6ª Conferência Internacional de História de Empresas, em Caxambú, em setembro de 2003.

** A autora agradece a amiga e professora Silvia Horst Campos pelas valiosas sugestões na versão original. Evidentemente, os possíveis erros e incorreções existentes no trabalho são de inteira responsabilidade da autora, bem como são suas as traduções das citações.

Palavras-chave

Expansão territorial; fronteira; estradas de ferro.

Abstract

This study is aimed at examining one of the peculiar features of the period of high growth of the Argentinean economy in the late XIX century, namely the expressive incorporation of new regions a fact that shaped the current Argentinean territorial space. The expansion of the borders of the country involved the incorporation of large extensions of fertile lands for agriculture and the increasing integration of this nation into the world economy. This process was favored by two interrelated factors: the Desert Campaign, and the building of railroads. The Desert Campaign included a series of military operations carried out by the Argentinean authorities that led to the ousting of the native Indian population of the southern regions of Buenos Aires. The construction of the railroads led to the integration of this territory into the rest of the country. The first part of this article discusses the issue of the territorial expansion, which is a subject directly related to the Desert Campaign. The second one examines the role of the railroads in the final phase of this Campaign and the third one presents the land appropriation policies existing during that period.

Key words

Territorial expansion; borders; railroads.

Classificação JEL: N16.

Artigo recebido em 31 out. 2003.

Introdução

Um dos aspectos mais peculiares do período de intenso crescimento vivenciado pela economia argentina no final do século XIX, a chamada “Belle

Époque”, foi a expressiva incorporação de novos territórios, que configurou o atual território argentino. Essa expansão da fronteira implicou a incorporação de grandes contingentes de terras férteis para as atividades agrícolas, possibilitando ao País uma inserção positiva e crescente no cenário mundial através da produção dos bens requeridos pelo mercado internacional.

A formação do mercado na fronteira, que expandiu enormemente o território argentino efetivamente ocupado, foi viabilizada através de dois movimentos profundamente interligados: a Campanha do Deserto e a consolidação das estradas de ferro, cujo exame consiste no objetivo deste artigo. A Campanha do Deserto consistiu em uma série de operações militares executadas pelas autoridades argentinas por volta do final do século XIX. O objetivo era expulsar os índios da região localizada ao sul de Buenos Aires, de modo a incorporá-la às atividades produtivas de exportação. Já a construção das estradas de ferro, ao rasgar o novo território, possibilitou o deslocamento de mercadorias, pessoal civil e militar, unindo-o efetivamente ao resto do País. O tema deste artigo será desenvolvido em três partes principais, além desta **Introdução**. A primeira iniciará com a discussão de questões teóricas e históricas relacionadas à expansão territorial, passando, a seguir, para a apresentação da Campanha do Deserto propriamente dita: as Campanhas de Alsina, de 1874, e do General Roca, de 1878. A segunda parte examinará o papel das estradas de ferro na fase final da Campanha do Deserto. Finalmente, a terceira parte apresentará uma discussão sobre a incorporação dos novos territórios e a política de apropriação de terras ali seguida.

A expansão territorial e a Campanha do Deserto

No início da década de 70 do século XIX, o território que é hoje denominado Argentina estava encerrado entre duas linhas imaginárias que separavam as zonas povoadas de outros imensos espaços vazios que ficavam fora delas. Essas linhas de contato entre o espaço povoado e o espaço vazio eram chamadas **fronteira**¹, na verdade uma linha móvel, flutuante, ainda que relativamente definida, que expressava o limite entre uma e outra zona.

¹ Existe uma longa discussão sobre o conceito de fronteira na literatura, principalmente para estabelecer a diferença entre fronteira, “fronteiras naturais”, limites e regiões. Destacam-se os conceitos e as observações de Souza (1994, p. 80) — “A fronteira surgiu, pois, como

Segundo Auza (1980, p. 61), o espaço exterior à zona ocupada era chamado, na linguagem da época, ainda que inapropriadamente, de deserto² e compreendia amplos espaços geográficos, primordialmente grandes extensões de planícies conhecidas como o pampa³, localizadas no sul, no sudeste e no noroeste do País.

A incorporação desses novos territórios na segunda parte do século XIX desempenhou um papel especial na formação inicial da estrutura litoral-pampeana da Argentina. Para Cortés Conde (1975), a partir do momento em que aqueles imensos territórios se incorporaram à atividade econômica, o tipo de exploração dominante respondeu, em cada caso, à sua situação geográfica e à distância relativa dos mercados, distância que não se mediu por sua extensão em quilômetros, senão em custo de transporte.

Sempre que se faz referência à incorporação de novos territórios do pampa argentino, é bom lembrar a diferença histórica que existe em incorporar terras em países europeus e nos de colonização recente. De acordo com Di Tella e Platt (1985), países como a Argentina e o Canadá caracterizam-se por terem sido descobertos em tempos recentes e parecem ter tido uma grande oferta de terras e, por isso, atraíram massivas ondas de pessoas e de capital para seus territórios. Essa descrição, segundo eles, pode parecer estranha para os economistas estudiosos de comércio internacional, para os quais a terra é assumida como um fator constante, pois a idéia de uma fronteira em expansão é estranha tanto hoje como o foi em tempos anteriores. Esse argumento é também compartilhado pelos autores que inserem a sua explicação do crescimento econômico dentro da *Staple Theory*⁴.

zona de contato entre as soberanias de duas metrópoles que disputavam a porção sul do continente” — e de Bourdieu (1996, p. 114) — “A fronteira nunca é mais do que o produto de uma divisão a que se atribuirá maior ou menor fundamento na ‘realidade’, segundo os elementos que ela reúne, tenham entre si semelhanças mais ou menos numerosas e mais ou menos fortes (dando-se por entendido que se pode discutir sempre acerca dos limites de variação entre os elementos não idênticos que a taxionomia trata como semelhantes)”.

² Segundo Vázquez-Rial (1996), todas as especulações dos argentinos sobre seu deserto se fundamentavam na observação da relação entre número de habitantes e superfície, ou, no melhor dos casos, entre o número de habitantes e os recursos (potenciais). Nenhuma das relações se constitui em si mesma como um indicador válido, nem, como se costuma crer e costumam divulgar os políticos do rio da Prata, a modificação de um dos termos modifica, necessariamente, o outro e nem a própria equação.

³ Segundo Silvestri (1999, p. 224), o nome pampa vem do quíchua — *extensión llana* —, que, em uma tradução livre, significa extensão plana, ou grande planície.

⁴ A *Staple Theory*, também conhecida como Teoria do Produto Principal, Teoria dos Espaços Vazios, Teoria da Vasão dos Excedentes, ou Modelo de Produtos Básicos, é uma teoria do

Assim, a Argentina, para poder competir no comércio externo com os demais países, passou a incorporar imensas extensões de terra, em vista da necessidade de buscar novos pastos para o seu crescente rebanho.

O crescimento das exportações e a abertura externa só foram possíveis com uma grande expansão territorial pela ocupação do imenso espaço das terras férteis do pampa, que deslocou imensamente o território argentino, a chamada Campanha do Deserto. E o alcance desse objetivo só foi possível através da construção das estradas de ferro. A formação do mercado na fronteira, que expandiu enormemente o território argentino efetivamente ocupado, foi viabilizada, em grande medida, pela seqüência de operações militares, conhecida como a Campanha do Deserto, que resultou na expulsão da população indígena das terras férteis do pampa, e pela consolidação de uma extensa rede de estradas de ferro, que rasgaram o território argentino em todas as direções.

A expansão territorial que moldou o atual espaço argentino é, sem dúvida, uma das partes mais interessantes da história econômica da Argentina. No século XIX, por volta do anos 70 e 80, o sul da Província de Buenos Aires estava ocupado pelos indígenas, e a sua expulsão e a conseqüente apropriação dessas terras para atividades produtivas entraram para a literatura com a denominação de **Campanha do Deserto** ou **La Conquista del Desierto**⁵.

A falta de terra livre foi, conforme afirma Landes (1998, p. 347), uma das piores heranças do regime colonial, quando vastos domínios argentinos foram dados de “mão beijada” à Igreja e a homens de respeito e poder. As sobras eram arrebatadas durante os distúrbios após a revolução da independência, e, a novos ganhos territoriais, seguiam-se distribuições do mesmo quilate. Assim, “A campanha de 1879 contra os índios (que os argentinos bizarramente descreveram como La Conquista del Desierto) foi precedida e financiada por vendas de terras, cerca de 8,5 milhões de hectares para 381 pessoas”. Segundo ele, os compradores precisavam de toda a terra que pudessem adquirir, pois, à medida que se avançava para o sul, o clima tornava-se árido, e o solo, estéril. A Patagônia

crescimento econômico de tradição canadense e de autoria de Watkins (1963). Por essa teoria, o crescimento econômico dos países de colonização recente é explicado através da alternância da produção de um produto exportável, produto principal, *staple*, com grandes vantagens comparativas em nível mundial.

⁵ Conforme Bandieri (2000, p. 129), desde o contexto da Campanha do Deserto, de 1879, o termo deserto deve ser entendido como sinônimo de barbárie, ou, o que é o mesmo, vazio de civilização. Também é interessante trazer a observação de Souza (1994, p. 80): “A historiografia tradicional do Prata e do Brasil tem apresentado o processo de apropriação da terra, nesta região, como ‘natural’, realizado sobre imensas áreas chamadas ‘áreas vazias’, e, portanto, sem conflitos”.

podia sustentar, talvez, um rebanho ovino por área, que correspondia a um décimo do da Província de Buenos Aires. Embora já tivesse havido deslocamento de fronteira no século XVIII, especialmente em Buenos Aires⁶, sem dúvida os mais importantes ocorreram no século XIX.

Segundo Cortés Conde (1997), houve movimentos de fronteira antes das famosas Campanhas de Alsina e de Roca, datadas de períodos bem anteriores, 1820 e 1833, mas as suas soluções, como, por exemplo, o suborno a tribos indígenas, foram menos custosas do que a ocupação militar.

A grande mudança de postura em relação à conquista de novos territórios, na verdade, aconteceu com a consolidação do Estado nacional, em 1880, quando o Governo Central passou a deter maior poder, contando, dentre outras coisas, com um exército nacional — formado tanto em função da Guerra do Paraguai como pelo temor do Chile como potência do Sul — disponível para tal utilização pela primeira vez. Superou-se, então, uma série de circunstâncias políticas, tais como o período conturbado de Rosas, as guerras civis e a do Paraguai, que, até o final da década de 70 do século XIX, produziram um retrocesso da fronteira na Argentina e tornaram os direitos de propriedade menos seguros.

Di Tella e Platt (1985), ao compararem a economia argentina com a norte-americana, afirmam que um traço comum entre esses países foi o desenvolvimento da tecnologia e das táticas militares. Estas, junto com o melhoramento dos transportes, permitiram, com mais facilidade, o controle sobre as populações indígenas preexistentes. Na Argentina, as novas armas importadas em 1870 transformaram a guerra contra os índios de uma posição defensiva sobre uma fronteira estacionária para uma fronteira ofensiva, que, em poucos anos, somou milhões de acres para a economia de mercado daquele país. Em termos econômicos, a “pacificação” significou uma redução dos riscos e das incertezas e, conseqüentemente, uma redução de custos em termos quase dramáticos.⁷

⁶ Segundo Halperín Donghi (1975, p. 58), até 1780, a fronteira indígena no distrito submetido à jurisdição dos *cabildos* de Buenos Aires e Luján (que, 40 anos depois, se transformaria na Província de Buenos Aires) havia se estendido até o rio Salado.

⁷ Quanto à questão cultural, torna-se importante que, nos anos finais da década de 70, foram testemunhas da publicação de duas originais obras literárias: **Una Excursión a los Indios Ranqueles**, de Lucio V. Mansilla — uma série de cartas nas quais o autor descreve seus encontros com os índios na fronteira —, e um extenso poema gauchesco sob o título **El Gaucho Martín Fierro**, de José Hernández, em que se narram os infortúnios desse elemento típico do pampa. Em ambos os casos, a perspectiva dos autores resulta original, já que tanto os índios como os *gauchos* haviam sido considerados pelo pensamento liberal como produtos característicos do deserto, que entranhava uma condenação de atraso, pobreza e violência para a sociedade argentina, cuja imediata liquidação era um requisito indispensável para a aceleração do processo de transformação social e econômica.

Segundo Ameghino (1988, p. 17),

“(...) só excepcionalmente se poderia assinalar a existência de terras livres em que pudessem se assentar as novas populações, assim foi que a marcha sobre os índios se constituiu sempre em possessão latifundiária da terra, já que, objeto de desejo da maioria, somente uns poucos estiveram em condições legais de se apropriar dela”.⁸

Da mesma forma, Cuccorese (1966, p. 36) questiona: “E o que se passou com a terra conquistada? Foi entregue para ser trabalhada por argentinos nativos ou por imigrantes? Não aconteceu assim. Não se povoou o deserto. A terra foi entregue para poucas famílias. A terra já tinha sido outorgada ainda antes da conquista”.⁹

A fronteira sul, que cobria cinco províncias — Buenos Aires, Santa Fé, Santiago del Estero, San Luis e Mendoza — constituía, ao Avellaneda assumir a Presidência, em 1874, a linha mais vulnerável da fronteira interior, a que mais prejudicava a economia nacional e a que maiores implicações possuía com as questões de política internacional (Auza, 1980, p. 63).

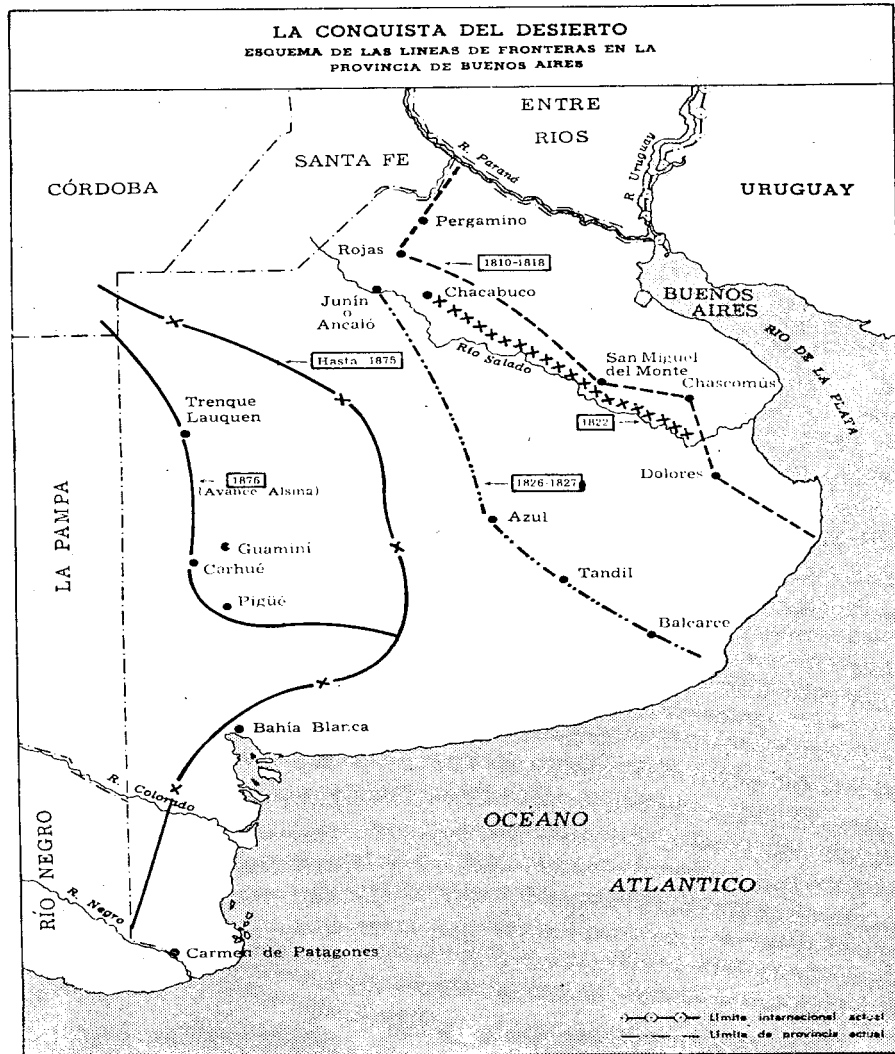
A primeira¹⁰ grande campanha efetivamente conhecida foi a de Alsina — Ministro da Guerra do Presidente Avellaneda — e tinha o objetivo de recuperar a fronteira do rio Negro, para assegurá-la às populações do pampa e incorporar enormes extensões de terra à produção. Nesse contexto, o Ministro Alsina propôs um plano de ação que consistia em avançar a linha de fronteira sul, ocupando lugares estratégicos e levantando fortificações. O avanço deveria realizar-se por linhas sucessivas, que se comunicariam com Buenos Aires por telégrafo, e as fortificações entrelaçar-se-iam entre si com fundações que tinham por objetivo impedir a passagem dos índios (Figura 1).

⁸ No original: “(...) solo excepcionalmente se puede señalar la existencia de tierras libres en las que pudiesen ir a asentarse nuevos pobladores, así fue que la ‘marcha sobre los indios se constituyó siempre en posesión latifundista de la tierra’, ya que, objeto de deseo de la mayoría solo unos pocos estuvieron en condiciones legales de apropiarla”.

⁹ No original: “¿Y que se pasó con la tierra conquistada? ¿Fue entregada para su lambranza a argentinos nativos y a los inmigrantes? No resultó así. No se pobló el desierto. La tierra fue entregada en propiedad a pocas familias. La tierra ya había sido otorgada, aún antes de conquistada”.

¹⁰ É importante lembrar que anteriormente houve a Campanha de Rosa ao deserto, em 1833.

Figura 1



FONTE: ARGENTINA. Ministerio del Interior. **La conquista del desierto**. Buenos Aires: 1979. p. 122. (Publicación de la Comisión Nacional de Homenaje al Centenario de la Campaña del Teniente General Don Julio Argentino Roca, 1879-1979).

É importante notar, segundo Ortiz (1983, p. 174), que, no início da Campanha de Alsina, a fronteira era descrita como uma linha que partia do vértice noroeste da Província de Buenos Aires, avançando em direção ao sudeste e dirigindo-se até a proximidade de Bahía Blanca junto ao Oceano Atlântico. A zona do gado representava, pois, um vasto setor, cuja superfície era de cerca de umas 2.000 léguas e permitia algum desafogo aos criadores de ovelhas, mas estava distante de resolver o problema real, que era perder a região da Patagônia, embora este não fosse um problema premente.

Com vistas à realização do seu plano de combate aos índios, em 25 de agosto de 1875, o Presidente Avellaneda remeteu ao Congresso uma mensagem solicitando autorização para investir até 200.000 pesos fortes. Parte de seu argumento na mensagem é a seguinte:

“Todo o gasto que faça a Nação é produtivo e econômico ao mesmo tempo, sempre que ele conduza a ganhar permanentemente sobre o deserto, assegurando o domínio existente e entregando ao trabalho áreas de campo consideráveis. O plano do Poder Executivo é ir ganhando zonas por meio de linhas sucessivas. O rio Negro deve ser a linha final desta cruzada contra a barbárie, até conseguir que os moradores do deserto aceitem, pelo rigor ou pela temperança, os benefícios que a civilização oferece (...) O plano do Poder Executivo é contra o deserto, para povoá-lo, e contra os índios, para destruí-los” (Argentina, 1979, p. 112).¹¹

A Figura 1 apresenta o esquema das linhas de fronteira na Província de Buenos Aires do arquivo do Ministério do Interior argentino.

O plano de Alsina incluía, dentre outras metas, a construção de uma estrada de ferro econômica entre Bahía Blanca e Salinas Grandes, assim como a ampliação em 771km das linhas telegráficas existentes na Província de Buenos Aires, como forma de unir a Capital com as outras regiões.

¹¹ No original: “*Todo gasto que haga la Nación es productivo y económico al mismo tiempo, siempre que él conduzca a ganar permanentemente sobre el desierto, asegurando el dominio existente y entregando al trabajo áreas de campo considerables. El plan del Poder Ejecutivo es ir ganando zonas por medio de líneas sucesivas. El rio Negro debe ser la línea final de esta cruzada contra la barbarie, hasta conseguir que los moradores del desierto acepten, por el rigor o por la templanza, los beneficios que la civilización les ofrece... El plan del Poder Ejecutivo es contra el desierto, para poblarlo, y contra los indios para destruirlos*”.

Apesar de a Campanha ter tido origem na questão estratégica de apropriação de terras, nessa época houve realmente o ressurgimento da ameaça indígena,¹² em virtude de problemas com os países limítrofes, da crise estrutural do Estado argentino e a das turbulências internas da sociedade indígena.

Segundo Ísola (1996), o imenso território indígena ia desde o rio Chubut ao Terceiro e da cordilheira andina ao oceano Atlântico, e os índios não estavam submetidos ao controle estatal. Ao mesmo tempo, os índios ficaram fortalecidos por sua extrema habilidade com os cavalos e, por isso, logo começaram a competir com êxito pelo gado *cimarrón*, mas, depois, estabeleceram um importante tráfico de gado roubado, que transportavam e comercializavam em Mendoza e no Chile.

Os índios também disputavam com a população local a água necessária ao gado, sendo este outro motivo para freqüentes invasões aos povoados e ameaças importantes às populações, o que tornava muito difícil garantir a segurança e a crescente rentabilidade agropecuária na *plana pampa*.

Todas essas causas se combinaram para incentivar os índios a realizarem incursões mais audaciosas precisamente no período em que a Argentina estava menos preparada, ou capacitada, para consagrar seus recursos à defesa da fronteira interna. Evidentemente, não foi a audácia dos índios que fez a mudança de atitude por parte do Estado. O que incitou as autoridades a mudarem de atitude foi a percepção agudizada de que, pela primeira vez, a insegurança da fronteira indígena começava a produzir um impacto profundo no ritmo de desenvolvimento argentino. Importa esclarecer novamente que o significado da expressão **fronteira indígena** não implica uma divisão precisa, ou especificamente reconhecida, entre zonas colonizadas e não colonizadas.

A fronteira interna argentina era essencialmente um termo vago empregado para se referir a uma zona geral dos pampas: não era estática e tampouco tinha um movimento unidirecional. Na verdade, era uma fronteira aberta e pouco rígida, que podia ser facilmente penetrada pelos índios, mas que também podia ser transposta pela população branca. Com efeito, durante todos os anos 60 e em princípios da década de 70, as autoridades argentinas estimulavam a colonização

¹² Os primeiros habitantes do pampa argentino foram os *guaraníes*, *chanaes*, *charruas*, *guaycures*, os *pampas* ou *pehuelches*, *ranqueles*, *tehuelches* ou *patagones* (Argentina, 1979, p. 107). Segundo Ísola (1996), os índios do pampa haviam aprendido a domesticar os cavalos livres à sua sorte pelos primeiros colonizadores espanhóis e, a partir de século XVI, haviam sofrido uma lenta, mas contínua, invasão e mestiçagem com povos araucanos procedentes do território chileno, adotando boa parte dos seus costumes e aceitando sua hegemonia. A língua mapuche homogeneizou os pehuelches, caçadores nômades e colhedores do fruto da ararucária, *pehuén*, no território de Neuquén; os *gu"nu"na k'ena* ou *tehuelches* (*patagones*) setentrionais e os evanescentes índios do pampa.

das zonas além da fronteira. Foi somente na década de 70 que a fronteira começou a ser vista como uma barreira firme entre zonas não civilizadas e cultivadas. Isso se deveu a mudanças econômicas que estavam acontecendo na Argentina e, por isso mesmo, também foi esse o momento em que o Governo começou a receber críticas sobre a insegurança na fronteira. Nessa época, os ataques estavam preocupando a classe dos proprietários de terra, pois adquiriram um significado que não podia mais ser ignorado.

Os ataques indígenas, independentemente de serem a causa, ou não, da Campanha, produziram perdas importantes no período 1820-70, como pode ser visto na Tabela 1, que apresenta as perdas de gado, cavalos, ovinos, pessoas e propriedades, decorrentes de tais ataques, em 1872.¹³ De acordo com Lewis (1980, p. 475), as devastações maiores foram dentro da área central de Buenos Aires e resultaram na captura de 300.000 animais e de 500 pessoas, sendo que 400 brancos foram dados como mortos.

Tabela 1

Perdas produzidas por ataques indígenas na Província
de Buenos Aires — 1872

DISCRIMINAÇÃO	TOTAL	MÉDIA ANUAL
Gado	11 000 000	220 000
Cavalos	2 000 000	40 000
Ovelhas	2 000 000	40 000
Indivíduos mortos ou capturados	50 000	1 000
Propriedades destruídas	3 000	60
Valor das mercadorias roubadas ou destruídas (\$)	20 000 000	400 000

FONTE: LEWIS, Colin. La consolidación de la frontera argentina a fines de la década del 70. Los indios, Roca y los ferrocarriles. In: FERRARI, G.; GALLO, E. (comp.). **La Argentina del ochenta al centenario**. Buenos Aires: Sudamericana, 1980. p. 475.

¹³ Ísola (1996) lembra que as lutas com os índios eram vistas como injustas pela população rural, principalmente pelos *gauchos* enviados para combaterem nas linhas de fronteira, como se reflete no poema épico **Martín Fierro**, de José Hernández, de 1872.

É interessante a observação que consta em documentos do Ministério do Interior sobre os ataques indígenas:

“No ano de 1876, os índios viram no plano de Alsina um perigo eminente de despejo. Em função disso, Namuncurá com sua tribo, os *ranqueles* de Baigorrita, a tribo de Pincén e outros 1.000 índios chilenos — ao redor de 3.500 índios — levaram a cabo uma série de invasões, chamada de *invasión grande*” (Argentina, 1979, p. 113).¹⁴

O triunfo dos índios, entretanto, não era decorrente de seu comportamento, mas, sim, do resultado do crescimento e da diversificação da economia pelo incremento dos gados bovino e ovino, que tornou o saque das áreas colonizadas mais atrativo e remunerativo para os índios.

Nesse contexto, empreendeu-se a fase de consolidação fronteiriça de Alsina em 1876. Essa campanha marcaria uma nova sistemática nas hostilidades contra os índios, mas, para que isso acontecesse, era necessário que as tropas pudessem alcançar as regiões mais distantes. A infra-estrutura e as comunicações foram melhoradas ao longo da fronteira, assim como também houve a melhora das fortificações, e foi cavada uma fossa através dos pampas. A fronteira assumiu uma forma física, existiria como uma linha claramente definida e não como a zona vaga descrita pelos geógrafos.

Nesse mesmo período, começou a destacar-se a atuação de Julio Roca, Comandante da Fronteira Oeste, que era partidário de uma política mais ofensiva, como pode ser visto em uma carta para Alsina escrita em maio de 1877:

“A meu juízo, o melhor sistema de terminar com os índios, seja extinguiendo-os ou expulsando-os para o outro lado do Rio Negro, é a guerra ofensiva, que é a mesma seguida por Rosa, que quase acabou com eles. (...) eu me comprometeria, Senhor Ministro, diante do governo e diante do país, a deixar realizado isto que deixo exposto em dois anos: um para preparar-me e outro para o efetuar” (Publicaciones del Museo Roca. Documentos V, p. 105 apud Walther, 1970, p. 427).¹⁵

¹⁴ No original: “En el año 1876, los indios miraron en el plan de Alsina un eminente peligro de despejo. A raíz de ello, Namuncurá con su tribu, los ranqueles de Baigorrita, la tribu de Pincén y unos mil indios chilenos — en total, alrededor de 3.500 aborígenes — llevaron a cabo una serie de malones, llamada *invasión grande*”.

¹⁵ No original: “A mi juicio el mejor sistema de concluir con los indios, ya sea extinguiéndolos o arrojándolos al otro lado del Rio Negro, es el de la guerra ofensiva, que es el mismo seguido por Rosa, que casi concluyó con ellos. (...) yo me comprometería, señor Ministro, ante el gobierno y ante el país, a dejar realizado esto que deixo expuesto, en dos años: uno para prepararme y otro para efectuarlo”.

Em julho de 1877, Roca realizou uma verdadeira devastação militar, que deixou como saldo caciques prisioneiros, milhares de índios mortos e outros tantos prisioneiros.

Após essas vitórias, em que ganhou mais prestígio, Roca novamente defendeu seu ponto de vista militar de ofensiva mais forte contra os índios em uma correspondência sustentada com Sarmiento nas colunas do diário **La República**:

“Não somente esta operação ofereceria grandes benefícios para o País, pelos riquíssimos campos regados por numerosos rios e arroios que se desprendem da cordilheira e que se ganhariam para a província de Mendoza ou para a Nação, como também pelas vantagens que reportaria para a segurança de nossas fronteiras atuais o fato de interceptar e cortar para sempre o comércio ilícito, que, desde tempo imemorable, fazem, com as fazendas roubadas pelos índios, as províncias do sul do Chile, Talca, Maule, Linares, Ñuble, Concepción, Arauco e Valdivia” (Páginas de Leopoldo Lugones, Revista Militar, n. 451, p. 282-283 apud Walther, 1970, p. 429).¹⁶

Além disso, o fato de o General Roca ser o comandante das fronteiras de Córdoba, San Luis e Mendoza deu-lhe a oportunidade para informar-se profundamente da realidade do problema da luta no deserto, chegando ao ponto de saber detalhes dos costumes, da situação e da tática das principais tribos.

Durante esse período, a disputa entre Alsina, Ministro da Guerra, e Julio Roca passou a ser cada vez mais acirrada.

Os esforços de Alsina para dominar o deserto garantiram, no final de sua campanha, a incorporação de 56.000km² de terras virgens e também a criação de novos territórios.

Em 29 de dezembro de 1877, com a morte de Alsina, o Presidente Avellaneda designou Roca como seu sucessor, que, então, contou com a oportunidade de elaborar uma estratégia para o final da Campanha, e a etapa agora seria a fronteira com o rio Negro.¹⁷ A chegada efetiva de Roca ao Ministério

¹⁶ No original: “No solamente ofrecerá esta operación grandes beneficios para el país, por los riquísimos campos regados por los numerosos ríos y arroyos que se desprenden de la cordillera, y que se ganarían para la provincia de Mendoza o para la Nación, sino por las ventajas que reportaría para la seguridad de nuestras fronteras actuales, el hecho de interceptar y cortar para siempre el comercio ilícito, que desde tiempo inmemorial hacen, con las haciendas robadas por los indios, las provincias del sur de Chile, Talca, Maule, Linares, Ñuble, Concepción, Arauco y Valdivia”.

¹⁷ Sobre a Campanha do Deserto, Botana (1980, p. 111) afirma que: “Em abril desse ano, Roca marchou à frente do Exército Nacional na Campanha do Deserto. O êxito coroou a

da Guerra, em junho de 1878, possibilitou que ele pusesse em prática suas três linhas de trabalho, que podem ser assim sintetizadas: (a) continuar com as tarefas de abrandamento das tribos existentes ao sul e ao sudeste da Província de Buenos Aires e ao sul de San Luis, Córdoba e Mendoza; (b) executar tarefas simultâneas de exploração de novos territórios; e (c) preparar logisticamente o avanço para chegar até o rio Negro (Figura 1).

O plano de Roca, ao assumir, consistia, pois, em eliminar, primeiro, os índios entre a fronteira e os rios Negro e Neuquén e, depois, avançar até a cordilheira dos Andes e prolongar a ocupação real até as zonas austrais da Terra do Fogo (Walther, 1970, p. 430). Para isso, o Poder Executivo enviou uma minuciosa mensagem e um projeto ao Congresso sobre a ação militar, em 13 de agosto de 1878. No projeto, eram solicitados os recursos necessários para o cumprimento da ação militar até o avanço do rio Negro. As vantagens da ação foram apresentadas na mensagem:

“Até nosso próprio decoro como povo viril a submeter o quanto antes, pela razão ou pela força, um punhado de selvagens que destroem nossa principal riqueza e nos impedem de ocupar definitivamente, em nome da lei do progresso e da nossa própria segurança, os territórios mais ricos e férteis da República. As vantagens desta operação são evidentes; e, sem necessidade de acudir aos autores que têm tratado dela sem participar do sentimento e da opinião pública que nos impulsionam a pôr mãos à obra, bastaria abrir um mapa qualquer do Pampa para ver que o rio Negro é, por si próprio, uma barreira natural, que seria a linha mais curta, segura e econômica e que, uma vez ocupada, haveria de perder, em pouco tempo, o significado da palavra fronteira, quando não se trata de nações estranhas, posto que, para a República Argentina, não existe outra fronteira para o oeste e para o sul a não ser os cimos dos Andes e o Oceano” (Mensaje y Proyecto del Señor Ministro de Guerra y Marina Don Julio A. Roca, 14 agosto de 1878. Memoria del Departamento de Guerra y Marina, 1884-1885, p. 55 apud Walther, 1970, p. 599).¹⁸

eficácia de uma empreitada que contrastava com a estratégia na qual se esgotou a guerra contra o índio durante quase duas décadas” [“En abril desse año, Roca marchó al frente del Ejército Nacional en la Campaña del Desierto. El éxito coronó la eficacia de una empresa que contrastaba con la estrategia en la que se agotó la guerra contra el indio durante casi dos décadas”].

¹⁸ No original: “Hasta nuestro propio decoro como pueblo viril a someter cuanto antes, por la razón o por la fuerza, a un puñado de salvajes que destruyen nuestra principal riqueza y nos impiden ocupar definitivamente, en nombre de la ley del progreso y de nuestra propia

De acordo com Lewis (1980), se Roca possuía astúcia militar e se sua campanha era mais sagaz e mais abarcadora que as expedições anteriores, também contava com melhores equipes. O exército que ele comandava em 1878 era um contingente muito mais profissional que aquele em que ele mesmo havia servido muitos anos antes, e, em parte, isso se devia a seus próprios esforços. Além disso, o Exército estava melhor financiado, armado e equipado, sendo constituído por aproximadamente 6.000 soldados e 7.000 cavalos (Ministerio del Interior. Homenaje al Centenario, 1979, p. 120).

O plano de Roca baseava-se fundamentalmente em dois elementos-chave: a hostilização contínua dos índios durante a fase preliminar da guerra e o ataque final e coordenado. O êxito de ambas as ações dependia de comunicações adequadas para poder manter contato com os diversos setores da frente e o suprimento adequado das tropas.

As expedições foram muito favoráveis e prepararam as condições para que, em 1879, se alcançasse, sem maiores dificuldades, o rio Negro. O resultado de todo esse processo foram a ocupação e o desenvolvimento de mais de 550.000km de território nacional.

É importante notar que o Governo nacional promulgou, em outubro de 1884, a organização de seus limites aos territórios nacionais, surgindo, assim, de sua divisão os Governos do Pampa, do Neuquén, do rio Negro, de Chubut, de Santa Cruz e da Terra do Fogo.

O autor Lewis (1980) reporta com detalhes à Campanha de Roca. No seu entender, esse é um dos temas mais recorrentes na historiografia econômica argentina, pelo papel da geração dos anos 80 na determinação do caráter e pela substância do País durante a fase subsequente de modernização e crescimento. Nas suas palavras:

“Simbolicamente, o nome de um militar e estadista tem sido associado a este processo multifacetário. Os anos 80 e as décadas subsequentes têm sido caracterizados pela política do roquismo e pelo crescimento do setor agropecuário, mediante a incorporação de vastas extensões

seguridad, los territorios más ricos y fértiles de la República. Las ventajas de esta operación son evidentes; y, sin necesidad de acudir a los autores que han tratado de ella ni participar del sentimiento y de la opinión pública que nos impulsan a poner manos a la obra, bastaría abrir una carta cualquiera de la Pampa para ver que el río Negro es por sí mismo una barrera natural; que sería la línea más corta, segura y económica, y que, una vez ocupada, haría perder en poco tiempo el significado de la frontera, cuando no se trata de naciones extrañas, puesto que para la República Argentina no hay otra frontera por el oeste y por el sur, que las cumbres de Andes y el Océano”.

de terras e as migrações massivas. O nome de Julio A. Roca domina essa década e as seguintes” (Lewis, 1980, p. 469).¹⁹

No início dos anos 90, a Nação ocupou definitivamente a Patagônia, encerrando-se, assim, a última etapa da conquista de novos territórios.

A tese defendida por Lewis (1980) sobre as campanhas de 1878-79 é de que elas foram consequência de fenômenos que já apontavam a modernização: a vitória de Roca foi um resultado e não a causa do desenvolvimento econômico, e a expansão econômica permitiu o fortalecimento da autoridade estatal e, principalmente, a aplicação dos projetos de infra-estrutura essenciais para a implementação exitosa de sua estratégia militar.

Assim, o êxito de Roca passou a depender de um dos principais sinais de modernização que influenciou o período, as estradas ferro, sendo elas a melhor expressão da modernização que passou a ocorrer na Argentina. Para ilustrar a importância das estradas de ferro na Campanha do Deserto, é interessante a afirmação de Lewis (1980, p. 484):

“Não deixa de ser significativo que, em seu percurso final pelos pampas, em 1879, Roca partisse para a frente de batalha de trem; iniciou a etapa final da erradicação da ‘ameaça’ indígena por cortesia da Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited, ou Ferrocarril Sud. Roca foi o primeiro Ministro da Guerra que ia à guerra de trem”.²⁰

A fase final da Campanha do Deserto e as estradas de ferro

A relação entre as estradas de ferro e a Campanha do Deserto foi sempre muito intensa, principalmente entre a Companhia Ferrocarril Sud e as autoridades provinciais da Província de Buenos Aires, em razão da escolha dos trechos a serem construídos.

¹⁹ No original: “*Simbólicamente, el nombre de un militar y estadista ha sido asociado con este proceso multifacético. Los años 80 y las décadas subsiguientes han sido caracterizados por la política del roquismo y el crecimiento del sector agropecuario, mediante la incorporación de vastas extensiones de tierras y las migraciones masivas. El nombre de Julio A. Roca domina esta década y las siguientes*”.

²⁰ No original: “*No deja de ser significativo que en su recorrida final de las pampas en 1879 Roca partiera hacia el frente en tren; inició la etapa final de la erradicación de la ‘amenaza’ india por cortesia de la Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited, o Ferrocarril Sud. Roca fue el primer ministro de Guerra que iba a la guerra en tren*”.

No decorrer das décadas de 60 e 70 do século XIX, a Província e a Companhia combinaram várias concessões, e, nesse período, novas seções entraram em serviço.

Embora o terminal da Sud e o das outras companhias ainda estivessem localizados a grande distância da fronteira indígena oficial, os trilhos da Companhia aproximavam-se rapidamente das zonas de operação, e, já no princípio da década de 70, acenava-se com rotas possíveis para a estratégica população de Bahía Blanca, sendo que, nos anos 80, a Ferrocarril Sud estava percorrendo o coração das regiões que quatro anos atrás eram devastadas pelos índios.

Ao efetuar o transporte veloz de provisões, de homens e de cavalos a postos mais avançados, as estradas de ferro permitiram que Roca gozasse de maior mobilidade, um fator que sempre havia sido enfatizado em seus informes de campanha e que ele considerava um elemento principal nos triunfos anteriores dos índios.

Mas, para que essas extensões fossem construídas, houve inúmeras tratativas, com marchas e contramarchas entre as companhias e as autoridades da Província.

Lewis (1980) lembra que as estradas de ferro não haviam sido construídas na zona do deserto para colaborar com a consolidação de fronteiras. Ainda que a Ferrocarril Sud tenha, algumas vezes, reclamado dos efeitos adversos das incursões indígenas nas partes meridionais e centrais da Província de Buenos Aires, as suas novas extensões expressavam muito mais uma consideração pelos interesses dos acionistas no desejo de construir quase exclusivamente nas zonas povoadas. A rapidez e a direção das extensões das linhas ferroviárias, em boa medida, foram determinadas pelo Governo provincial, que exerceu bastante pressão sobre a Companhia, tanto direta como indiretamente. A Ferrocarril Sud apenas havia terminado o trecho de Buenos Aires a Chascomús, em dezembro de 1865, quando a Província começou a exigir uma extensão dos trilhos a Dolores, de acordo com o término da concessão original. A Companhia recusou, alegando que era inoportuno se expandir nessa conjuntura, pois a crise financeira londrina impedia a obtenção de novos capitais a juros baixos. Para o autor, isso era pouco mais que uma desculpa conveniente, pois, apesar das dificuldades do mercado londrino, a Companhia, nessa época, preferia a cautela a um programa de expansão rápida. Assim, antes de investir mais fundo na Argentina, a Companhia necessitava de tempo para consolidar a sua posição e melhorar seu potencial de lucro. Ela só poderia enfrentar as extensões quando contasse com uma base financeira sólida, e, nessa época, as companhias de estradas de ferro só estavam preparadas para construir em áreas de óbvia

prosperidade, onde houvesse perspectivas imediatas, e essas regiões, por certo, não eram as fronteiriças.²¹

Ainda segundo Lewis (1980), depois de longas negociações, houve a celebração de um acordo. A Província cederia aos desejos da companhia inglesa de construir ramos subsidiários em direção ao sudeste, desde Altamirano, contanto que a linha principal fosse prolongada até Dolores. Ao apresentar a proposta aos acionistas, a Companhia reconheceu, finalmente, que a linha principal Chascomús—Dolores talvez fosse mais proveitosa no momento do que a construção dos ramos subsidiários. No final, foi construída a linha principal Chacomús—Dolores, que, no curto prazo, foi mais proveitosa do que a construção dos ramos subsidiários.

A consolidação e a expansão efetiva da fronteira transformaram-se, então, em uma proposição factível, talvez pela primeira vez desde o início do século. Paralelamente aos trilhos das linhas estatais e privadas, corriam os cabos do telégrafo, suplementando a rede telegráfica que as autoridades nacionais e provinciais estavam construindo. Assim, até o fim da década, os dois elementos essenciais para a estratégia de Roca haviam sido estabelecidos. Sem dúvida, as estradas de ferro proporcionaram os meios eficazes de comunicação interna para o movimento das tropas, para a provisão de postos avançados e para a conservação da mobilidade operacional. O telégrafo possibilitou o recebimento das informações, o envio das instruções e a coordenação de toda a Campanha. Com a estrutura do telégrafo, Roca pôde, durante a etapa final da Campanha, manter-se informado da situação geral e seguir de perto os movimentos dos índios e a disposição das próprias tropas e, portanto, obter sucesso na sua batalha final.

No curso da década de 80, a capitalização da Ferrocarril Sud subiu de aproximadamente 1 milhão para cerca de 3 milhões de libras esterlinas, indicando o alcance das extensões realizadas e o volume dos compromissos financeiros envolvidos. Para Lewis (1985), durante o mesmo período, as autoridades nacionais e provinciais haviam reunido enormes somas, quase todas para projetos públicos, especialmente para a construção de estradas de ferro e das linhas telegráficas até perto da fronteira. E foi no sul e no oeste da Província de Buenos Aires onde se investiu boa parte desse capital. A dedicação de vastas somas a esses projetos — tanto em termos dos fundos que os capitalistas estrangeiros investiam diretamente em títulos de estradas de ferro como das subscrições de bônus nacionais e provinciais — era um sinal de confiança na Argentina.

²¹ O exame da Figura 1 permite a visualização dos locais mencionados.

Foi a realidade do progresso econômico que incitou os acionistas da Ferrocarril Sud a anular a garantia e, ao mesmo tempo, a dedicar grandes somas ao desenvolvimento argentino na confiança de que existia pouca necessidade de uma garantia governamental de 7% anuais sobre o capital. Quando o potencial de tráfego de uma linha se expandia rapidamente, produzia receita suficiente para pagar dividendos muito mais altos.

Segundo Lewis (1985, p. 485),

“A chegada das estradas de ferro permitiu a Roca e a seu pessoal partirem de Buenos Aires no meio de abril de 1879, com a segurança de que, depois de um ‘passeio’ pelo campo, chegariam a seu destino, a ilha de Choele Choel no Negro, a tempo de celebrar o 25 de Maio”.²²

As estradas de ferro e o telégrafo permitiram a Roca implementar exitosamente sua estratégia para erradicar a ameaça indígena, uma estratégia que dependia da manutenção de uma força militar substancial com um serviço ativo por um período extenso e de um ataque final coordenado em uma frente ampla contra as terras indígenas para salvaguardar, capturar e limpar o território do pampa meridional. Enfim, com a Campanha do Deserto, em 1880, o volume de terras incorporadas na atividade econômica aumentou aproximadamente 30 milhões de hectares, quase a metade do que havia então disponível.

A conclusão de Lewis (1980) é que foi o vasto programa de obras públicas empreendidas durante os anos 70 do século XIX que acelerou o fim da “ameaça” indígena e que o progresso argentino da década de 80 não deveria ser julgado como uma consequência da Campanha do Deserto. Pelo contrário, esses mesmos fatores determinaram o momento e o êxito da saída de Roca.

As estradas de ferro revolucionaram o desenvolvimento econômico da Argentina, sendo que sua consolidação ocorreu no final da década de 80. Em 1887, conforme aponta Ferns (1979, p. 414), a Argentina possuía 3.848 milhas de trilhos, quando, então, o processo entrou em decadência.

De acordo com Vazquez-Presedo (1971), nos anos 80, o País tinha aproximadamente 14.000km de ferrovias, mais ou menos o equivalente ao que os Estados Unidos tinham em 1850. As liquidações que se seguiram à crise bancária e externa dos anos 90 fizeram com que a maioria das linhas existentes passasse para as mãos de companhias britânicas, que trocaram as garantias de juros por pagamento em bônus governamentais.

²² No original: “La llegada de los ferrocarriles permitió a Roca y su personal partir de Buenos Aires a mediados de abril de 1879 con la seguridad de que tras un ‘paseo’ por el campo llegarían a su destino, la isla de Choele Choel en el Negro, a tiempo para celebrar el 25 de Mayo”.

Conforme Ferns (1979, p. 409), do total do capital britânico investido na Argentina durante os quatro anos de prosperidade (1886-89), cerca de 65% a 70% foram empregados para financiar as estradas de ferro em forma direta por companhias ou, de modo indireto, através de empréstimos ao Governo. O fato de que o crescimento dos investimentos precedeu o aumento produtivo e físico em um considerável espaço de tempo ajuda a explicar, em parte, a súbita detenção da afluência de capitais que precipitou a crise do Baring em 1890. Mas começaram a surgir outros fatores à medida que aumentava o ritmo das inversões. Esses fatores eram políticos e tiveram sérias conseqüências econômicas.

Como resultado disso, a Argentina converteu-se com rapidez em um inferno ferroviário, em que, em 1900, não menos de 21 companhias ferroviárias privadas e três do Estado propugnavam por servir a um público de mais ou menos 4 milhões de pessoas.

A Tabela 2 mostra o resultado das estradas de ferro, ainda que as estatísticas oficiais não reflitam os reais lucros das empresas, porque não existia controle nessas atividades e o negócio ferroviário incluía vantagens adicionais. Como se depreende dos próprios balancetes, os dividendos pagos pelas principais companhias ferroviárias, como a Ferrocarril Sud, a Central Argentina, ou a Oeste, não baixaram, naqueles anos, de 6% ou 7% anuais.

Tabela 2

Resultado da exploração das estradas de ferro argentinas — 1857-914

MÉDIA DOS QUINQUÊNIOS	EXTENSÃO DE VIAS (km)	CAPITAIS INVESTIDOS (milhares m\$)	NÚMERO DE PASSAGEIROS (milhares)	CARGAS (1 000t)
1857-59	17	995	174	7
1860-64	56	2 605	466	38
1865-69	503	2 282	1 432	128
1870-79	990	60 214	2 407	370
1875-79	2 136	61 359	2 474	732
1880-84	2 891	166 982	3 723	1 475
1885-89	6 551	408 627	8 291	4 179
1890-94	12 694	953 698	11 890	6 278
1895-99	15 039	1 153 927	16 545	10 159
1900-04	17 736	1 267 943	20 428	15 565
1905-09	22 200	1 733 973	40 165	28 071
1910-14	31 104	2 706 809	71 711	36 790

(continua)

Tabela 2

Resultado da exploração das estradas de ferro argentinas — 1857-914

MÉDIA DOS QUINQUÊNIOS	GASTOS (milhares de m\$n)	ENTRADAS LÍQUIDAS (milhares de m\$n)	JUROS SOBRE CAPITAIS INVESTIDOS (%)
1857-59	105	4	1,18
1860-64	332	63	1,87
1865-69	22 104	1 177	3,87
1870-79	4 370	3 421	5,80
1875-79	6 909	4 989	4,13
1880-84	11 073	10 207	6,01
1885-89	24 943	16 868	4,31
1890-94	31 600	18 984	2,02
1895-99	40 009	32 939	2,85
1900-04	59 918	51 296	4,02
1905-09	121 084	82 255	4,76
1910-14	175 393	104 155	3,88

FONTE: RAPOPORT, M. et al. **Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)**. Buenos Aires: Macchi, 2000.

A rede de estradas de ferro cresceu ano após ano, e, até o fim de 1910, a Argentina já havia completado cerca de 30.000km e tinha em construção outros 8.000km. Levando-se em conta a escassa população do País, o sistema ferroviário argentino poderia ser considerado, nesse momento, como um dos exemplos mais destacados do desenvolvimento ferroviário no mundo.

A incorporação e a política de apropriação na nova fronteira

Sem dúvida, a incorporação de novos territórios na segunda parte do século XIX desempenhou um papel especial na formação inicial da estrutura litoral-pampeana da Argentina. A partir do momento em que aqueles imensos territórios se incorporaram à atividade econômica, o tipo de exploração dominante respondeu, em cada caso, à sua situação geográfica e à distância relativa dos mercados, distância medida pelos custos de transporte.

Segundo Cortés Conde (1975), a mudança do eixo regional do litoral-bonaerense para o bonaerense-pampeano e o predomínio dos mercados externos tiveram manifestações de diversas índoles entre si: o marcante deslocamento para o sul, gravitando em relação aos portos: primeiro, Santa Fé, Rosário e Buenos Aires e, depois, Rosário, Buenos Aires e Bahía Blanca, como pontos de saída do eixo ferroviário.

No início da década de 80, a agricultura quase não existia na Província de Buenos Aires, mas, na zona pampeana, começou uma expansão sustentada que se estendeu até as terras novas. Como resultado disso, as terras cultivadas nessas zonas adquiriram um valor surpreendente.

Sem dúvida, a ocupação, o povoamento e a subsequente exploração de terras dessa magnitude na zona do pampa tiveram um forte impacto na economia e na sociedade Argentina, tendo se revestido de características particulares importantes. Em primeiro lugar, a maior expansão do território produziu-se em um breve período de tempo, basicamente na década de 80. Em segundo, a zona ocupada logo se converteu na região mais importante do País, o pampa úmido.

Sobre a política de apropriação de terras na nova fronteira, pode-se dizer que uma das teses mais difundidas na literatura sobre esse período foi que o acesso à terra esteve limitado, por razões legais ou econômicas, a grupos de antigos e grandes proprietários, acarretando a existência de barreiras à entrada de mercado, criando, assim, as grandes fortunas fundiárias.

Para Solberg (1985), a Argentina tinha uma bem estabelecida elite de terra, uma oriunda do período colonial, e outra que emergiu no século XIX. Essa elite, que era especializada em gado e ovelha, atividade mais intensiva em terra do que em trabalho, tornou-se interessada em promover o desenvolvimento agrícola, quando a demanda mundial por cereais aumentou no final do século XIX, e via a atividade agrícola como complementar e subsidiária à criação de gado. O autor também defende a tese de que o que diferenciou a Argentina dos demais países, como o Canadá, foi o papel do Estado. Segundo ele, desde cedo, o Canadá adotou uma política de exploração familiar, *homestead*, que deu muito acesso à terra às camadas médias e a pequenos proprietários, ao passo que, na Argentina, a política para desenvolver os pampas em relação à distribuição de terras foi baseada no *laissez-faire*, nas leis do mercado. Sobre a posse de terras nos pampas, ele afirma que houve uma pulverização da autoridade na Argentina em função da importância das províncias. Assim, o Governo Federal nunca foi capaz de levar adiante um programa coordenado de assentamento de terras. O Governo Federal, com o desejo de promover a produção de produtos agrícolas e de exportação, encorajou um programa massivo de imigração e de construção das estradas de ferro, mas teve de deixar a política de terras para as províncias.

Cortés Conde (1997) observa que, nas terras do pampa, não existiam assentamentos prévios, nem população, nem estruturas definitivamente conformadas. Os índios que lá habitavam voltaram para o cordilheira. Também existia pressão da população, sendo que as terras foram povoadas após com os imigrantes, e, assim, surgiu uma sociedade completamente nova. Para o autor, na farta literatura existente sobre a fronteira, a principal discussão centrava-se na questão do funcionamento, ou não, do mercado nos novos territórios. A idéia dominante apontava a falta de uma legislação na Argentina como a Homestead Act dos Estados Unidos e do Canadá e que isso teria feito com que os grandes proprietários, que detinham o poder político e o manejo do crédito, pudessem controlar a oferta de terras. A outra idéia era que as limitações do mercado de terras também teriam influenciado o mercado de trabalho e que, na Argentina, teriam existido, então, uma escassez de trabalho e uma demanda excedente de terras. Essas condições refletiram-se na elevação dos preços das terras e na baixa remuneração dos trabalhadores, pois continuavam a existir, por razões econômicas, barreiras à entrada no mercado. Finalmente, a oferta de excedente de trabalho rural ter-se-ia voltado para o setor urbano, provocando ali a baixa dos salários. Enfim, o que, para ele, caracterizou a fronteira foram a abundância de terras e a escassez relativa de trabalho. A população disposta a trabalhar na agricultura, principalmente imigrantes, não aumentou com a mesma rapidez que a oferta de terras.

Díaz Alejandro (1970) afirma que resulta tentador dividir o setor rural pampeano entre grandes proprietários dedicados à criação de gado e pequenos arrendatários produtores de cereais. A maioria dos estudos sobre a posse da terra antes de 1930 afirmava que as características vigentes eram prejudiciais para o setor: as fazendas muito grandes e administradas por pessoas que não eram os proprietários. A sua tese sustenta que o sistema de posse da terra desenvolvido entre 1860 e 1914 provou ser compatível com o crescimento acelerado da produção, mas fracassou em outros aspectos. Por exemplo, ao obstaculizar a formação de uma forte e empreendedora classe média, como nos Estados Unidos, gerou as futuras dificuldades políticas e também as econômicas.

Considerações finais

Dentre as inúmeras características do período de intenso crescimento econômico experimentado pela Argentina a partir de 1870-80, uma das mais relevantes foi a adição de grandes contingentes de terras ao território argentino,

com importância tanto para o novo papel desempenhado pelo País em relação ao mercado internacional como para a construção e a consolidação do mercado nacional.

A Campanha do Deserto representou a forma encontrada para a apropriação das terras férteis necessárias à produção agropecuária e constituiu-se em uma seqüência de operações de cunho militar, respaldada pela sociedade da época, com o objetivo de eliminar os índios que as ocupavam. Para a real compreensão do seu alcance, mostrou-se necessário trazer à discussão alguns conceitos do contexto do período, tais como fronteira, deserto, terras livres, pacificação, redução de custos, riscos e incertezas e, principalmente, a questão da posse das novas terras. Ambas as Campanhas, a de Alsina, em 1874, e a do General Roca, em 1878, tiveram o claro objetivo, como foi visto nos documentos oficiais, de resgatar o deserto ocupado pelos indígenas e povoá-lo como forma de assegurar a sua propriedade. Apesar disso, não se deve desconsiderar a participação dos índios na disputa por espaço e água, que, assim, também contribuíram para legitimar as ações contra eles. Uma das características mais interessantes desse episódio foi que os movimentos militares necessitaram de demarcações de fossas e fortificações, o que levou, pela primeira vez, a fronteira a ter sua delimitação física. As duas campanhas garantiram a incorporação de 606.000km de território à Nação Argentina. Com o fim da Campanha de Alsina, foram incorporados 56.000km de território, e, com a do General Roca, mais de 550.000km.

A Campanha do Deserto sempre esteve entrelaçada à construção das estradas de ferro, sendo palco, inclusive, de disputas de linhas entre o Estado nacional, as Províncias e as companhias proprietárias das estradas de ferro, preponderantemente de origem britânica. Porém ela também foi facilitada pelo advento do telégrafo, através do qual eram transmitidas todas as informações necessárias para as ações militares das tropas abastecidas com as provisões transportadas via ferroviária.

A construção das estradas de ferro, apesar de requerida pelas oportunidades do comércio externo, ao permitir o acesso às novas regiões e à integração efetiva de algumas já existentes, desempenhou um papel relevante na promoção da consolidação nacional, em termos geográficos, por substituir os rios e os canais inexistentes no País, e, em termos econômicos, por permitir o intercâmbio regional. A importância das estradas de ferro como elementos imprescindíveis para a integração e o acesso às novas terras e para a construção da Nação argentina, principalmente pela incorporação da região do pampa, sempre esteve presente nas palavras de estadistas e políticos da época, a ponto de Alberdi (apud Lettieri, 1999) compará-las, como agentes da cultura, aos conventos da Idade Média.

A incorporação dos novos territórios, que produziu a configuração atual da Argentina, representou um dos traços mais marcantes do período e levou à mudança do traçado principal da região do litoral para o pampa. Esse movimento teve como centro definidor os portos de Santa Fé, Rosário e Buenos Aires, que, ao mesmo tempo, eram os pontos principais das estradas de ferro, cuja rede construída gravitava, regionalmente, em torno dos principais lócus da produção de cereais.

O acesso à terra na fronteira foi estendido apenas a pequenos grupos de proprietários, que geraram as grandes fortunas ligadas à posse da terra. Apesar das inúmeras críticas sociais sobre a equidade e os problemas das grandes unidades, de fato esse sistema foi funcional às elevadas taxas de crescimento experimentadas pela economia argentina nessa época.

Referências

AMEGHINO, Eduardo Alcuy. Economía y sociedad colonial In: RAPOPORT, Mario. (Comp.). **Economía e historia**: contribuciones a la historia económica argentina. Buenos Aires: Editorial Tesis, 1988.

ARGENTINA. Ministerio del Interior. **La conquista del desierto**. Buenos Aires: 1979. (Publicación de la Comisión Nacional de Homenaje al Centenario de la Campaña del Teniente General Don Julio Argentino Roca, 1879-1979).

AUZA, Néstor Tomás. La ocupación del espacio vacío: de la frontera interior a la frontera exterior. 1876-1910. In: FERRARI, Gustavo; GALLO, Ezequiel (Comp.). **La Argentina del ochenta al centenario**. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1980.

BANDIERI, Suzana. Ampliando las fronteras: la ocupación de la patagonia In: LOBATO, Mirta. (Org). **Nueva Historia argentina**: el progreso, la modernización y sus límites (1880-1916). Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2000.

BOTANA, Natalio. **La reforma política de 1912**. Barcelona: Editorial Crítico, 1980.

BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas linguísticas**. São Paulo: EDUSP, 1996.

CORTÉS CONDE, R. Padrões de assentamento e exploração agropecuária em los nuevos territorios argentinos (1890-1910). In: ZAPIOLA, M. G. **El régimen oligárquico**: materiales para o estudio de la realidad Argentina (hasta 1930). Buenos Aires: Amorrortu, 1975.

CORTÉS CONDE, R. **La economía argentina en el largo plazo (siglos XIX y XX)**. Buenos Aires, Editorial Sudamericana Universidad de San Andrés, 1997.

CUCCORESE, Horacio Juan. **Historia económica financeira argentina (1862-1930)**. Buenos Aires: El Ateneo, 1966.

DI TELLA, G.; PLATT, D. C. M. **Argentina, Australia and Canada: studies in comparative development 1870-1965**. Oxford: St. Antony's College, 1985.

DÍAZ ALEJANDRO, C. F. **Essays on the economic history of the Argentina Republic**. New Haven: Yale University, 1970.

FERNS, H. S. **Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX**. Buenos Aires: Solar, 1979.

HALPERIN DONGHI, Tulio. La expansión de la frontera de Buenos Aires (1810-1852). In: ZAPIOLA, M. G. **El régimen oligárquico: materiais para o estudio de la realidad argentina (hasta 1930)**. Buenos Aires: Amorrortu, 1975.

ÍSOLA G. Viviana. Semblanza de un hombre de Estado: Julio Argentino Roca, 1880-1914. In: VÁZQUEZ-RIAL Horacio. **Buenos Aires 1880-1913: la capital de un Imperio Imaginario**. Madrid: Alianza, 1996.

LANDES, David. **Riqueza e a pobreza das nações: por que algumas são tão ricas e outras são tão pobres**. Rio de Janeiro, Campus, 1998.

LENZ, Maria Heloisa. **Crescimento econômico e crise na Argentina de 1870 a 1930: a Belle Époque**. Porto Alegre: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas/UFRGS, 2001. 406p. (Tese de Doutorado em História, mimeo).

LEWIS, Colin. La consolidacion de la frontera Argentina a fines de la decada del 70. Los indios, Roca y los ferrocarriles. In: FERRARI, G.; GALLO, E. (Comp.). **La Argentina del ochenta al centenario**. Buenos Aires: Sudamericana, 1980.

LETTIERI, Alberto. De la "Republica de la Opinión" a la "Republica de las Instituciones". In: BONAUDO, Maria (Org.). **Nueva historia argentina: liberalismo, estado y orden burgues (1852-1880)**. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1999.

ORTIZ, Raúl Scalabrini. **Historia de los ferrocarriles argentinos**. Buenos Aires: Plus Ultra, 1983.

RAPOPORT, M. et al. **Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)**. Buenos Aires: Macchi, 2000.

SILVESTRI, Graciela. El imaginario paisajístico en el litoral y el sur argentinos In: BONAUDO, Maria. (Org). **Nueva Historia argentina**. Liberalismo, Estado y Orden Burgués (1852-1880). Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1999.

SOLBERG, C. Land tenure and land settlement: policy and patterns in the canadian prairies and the Argentine pampas, 1880-1930. In: PLATT, D. C. M.; DI TELLA, G. **Argentina, Australia and Canada**: studies in comparative development 1870-1965. Oxford: St. Antony's College, 1985.

SOUZA, Susana Bleil de. A fronteira do sul: trocas e núcleos urbanos — uma aproximação histórica. In: LEHNEN, Arno et al. **Fronteiras no Mercosul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1994.

VÁZQUEZ-PRESEDO, V. **El caso argentino**: migración de fatores, comercio exterior y desarrollo 1875-1914. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1971.

VÁZQUEZ-RIAL, H. Superpoblación y concentración urbana en un país desierto. VÁZQUEZ-RIAL, Horacio. (Org.). **Buenos Aires 1880-1913**: la capital de un imperio imaginario. Madrid: Alianza: 1996.

WALTHER, Juan Carlos. **La conquista del desierto lucha de fronteras con el indio**. Buenos Aires: Eudeba, 1970.

WATKINS, M. A staple theory of economic growth. **The Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto, Canadian Political Science Association, v. 24, 1963.