

EL LITORAL NORTE URUGUAYO: REGIÓN, FRONTERA, PAÍS

RAÚL JACOB (*)
MARÍA INÉS MORAES(**)

1. *Introducción*

El departamento de Paysandú es una de las 19 reparticiones administrativas en las que se divide República Oriental del Uruguay, ubicado contra el río homónimo frente a la Mesopotamia argentina. La capital del departamento es la ciudad - puerto de *Paysandú*, sobre el río Uruguay. En cuanto a la micro - región de Bella Unión, es el área ubicada en la séptima Sección Judicial del Departamento de Artigas (Uruguay). Comprende una franja de terreno paralela al río Uruguay, de unos 7 kms. de ancho y 30 kms. de longitud, entre la provincia argentina de Corrientes y el Estado brasileño de Río Grande del Sur. El principal centro poblado de la micro - región es la ciudad de *Bella Unión*, también con puerto sobre el río Uruguay. Fue fundada en 1829 como pueblo misionero guaraní, con el nombre de Bella Unión¹, y vuelta a fundar en 1853 con el nombre de Santa Rosa². En 1928 una ley le devolvió su nombre original, que conserva hasta hoy³.

A grandes rasgos puede decirse que ambos territorios del Litoral uruguayo conocieron, desde la mitad del siglo pasado hasta nuestros días, dos grandes modelos de desarrollo local: hasta cerca de 1940, un modelo de carácter *regional*, apoyado en unos circuitos y mercados que trascendían las fronteras nacionales; y desde 1940 hasta 1990 otro basado en el desarrollo de ciertas ramas agroindustriales orientadas al mercado interno y respaldadas por un fuerte proteccionismo estatal. Mientras que el primero nació y se desarrolló en el marco del auge agroexportador que el Uruguay vivió durante el último cuarto del siglo XIX y primera década del siglo XX, el segundo coincidió con el desarrollo y la profundización del *modelo de crecimiento hacia adentro*, caracterizado por una fuerte vigorización de la noción de *mercado interno* expresada en el proteccionismo, la industrialización sustitutiva de importaciones y un intenso intervencionismo estatal. La formación del Mercosur en 1991 como un espacio de integración económica entre países de la macro-región implica una apuesta por los *mercados regionales* y conlleva una re-definición, tanto de los ámbitos para la circulación de bienes y personas, como de las ventajas comparativas entre los países miembros y al interior de los mismos. La noción de *mercado nacional*, históricamente unida a un modelo de crecimiento de fuerte sesgo industrial y proteccionista, pierde centralidad en favor de la noción de *mercado regional*, que ahora aparece asociada a políticas de estabilización, apertura comercial y liberalismo económico. Esta sucesión de contextos nacionales y modelos locales, donde es posible reconocer una secuencia de: región/apertura – nación/cerramiento – y nuevamente región / apertura, invita a reflexionar sobre la dinámica del cambio histórico y económico en un espacio fronterizo, en su contexto nacional y regional. En esa dirección, este trabajo rescata la experiencia histórica del litoral norte del Uruguay en cuanto a procesos de desarrollo local apoyados en mercados regionales, y se interroga acerca de en qué medida esa experiencia constituyó una base para el modelo agroindustrial posterior.

2. El litoral – norte uruguayo: tierra de fronteras

En la época colonial el territorio situado al este del río Uruguay, denominado por los funcionarios de la corona española como Banda Oriental, integraba el extenso borde fronterizo que separaba los dominios hispánicos de los de la corona de Portugal. Al norte de la misma se encontraban los pueblos “misioneros”, en los que los soldados de la Compañía de Jesús adoctrinaban con su fe a los indios de la región, los instruían en las artes y en las letras y los incorporaban mediante un oficio al mundo del trabajo. El modelo económico de las Misiones Jesuíticas incidió sobre toda la región circundante, en un radio más amplio del que permiten imaginar los rudimentarios medios de comunicación de la época.⁴

Luego del proceso de fundación de Montevideo (1724-26) la Banda Oriental fue dividida en tres circunscripciones administrativas, que dependían respectivamente de Buenos Aires, de Montevideo y de las Misiones. En 1770, en la jurisdicción de esta última, en uno de los límites del establecimiento ganadero del pueblo de Yapeyú, se instaló un asentamiento. Ese fue el origen del futuro poblado de Paysandú. Poco tiempo después, como consecuencia de las Reales Cédulas de 1774 y 1778 que liberalizaron el comercio con las Indias, se crearon las aduanas de Buenos Aires y Montevideo. Quiso el destino que aquel modesto puesto de estancia, situado en el río Uruguay, adquiriese importancia como nudo de comunicaciones entre Yapeyú, Buenos Aires y Montevideo, al canalizar la salida de la producción de una extensa región.⁵

Trastocado el orden colonial a partir del pronunciamiento de mayo de 1810, subvertida la Banda Oriental y transformada en Provincia, en 1815 cerca de Paysandú se estableció la capital de la Liga Federal, confederación política que bajo el protectorado de José Artigas ordenaba autónomamente el espacio territorial con eje en los ríos Uruguay y Paraná, comprendiendo parte de las actuales repúblicas que integran el MERCOSUR. Su vigencia fue efímera. En 1817 las tropas portuguesas tomaron Montevideo y lograron, después de años de lucha, incorporar a sus dominios, como Provincia Cisplatina, a la antigua Banda Oriental.

Acordada en 1828 la independencia nacional, jurada en 1830 la Constitución de la naciente república, el departamento de Paysandú –una de las nueve divisiones administrativas- comprendía todo el norte del río Negro, casi medio país. Sucesivos desprendimientos en 1837 (Salto-Artigas y Tacuarembó-Rivera), 1880 (Río Negro), 1884 (Artigas y Rivera) determinaron la creación de cinco nuevas jurisdicciones locales y su reducción a la superficie actual, en el entorno de los catorce mil kilómetros cuadrados, equivalentes al 8 % de la superficie terrestre del Uruguay.

3. La “indefinición” nacional

En 1828, cuando las cancillerías de Gran Bretaña, Argentina y Brasil decidieron reconocer al nuevo estado, no precisaron sus límites, quedando sin embargo claro que el río Uruguay constituía una frontera natural. En ese momento Paysandú era el nombre de un villorio y de un departamento que iba desde ese río hasta la difusa línea que lo separaba del Brasil. En el seno de esa vaga línea y sobre la margen derecha del río Uruguay, el caudillo Fructuoso Rivera fundó, con el nombre de Bella Unión, un poblado con casi 3000 indios de

las antiguas misiones jesuíticas del Alto Uruguay. De esa tierra de “dos fronteras” nos interesa el borde oeste, denominado ambiguamente como litoral, y reconocido por los contemporáneos como argentino-uruguayo. Era lo que hoy se define como un *área fronteriza*, un espacio regional integrado, con su propia problemática y especificidad.⁶

Lo que unía a las distintas regiones y les permitía intentar superar el peso de lo local, y amalgamarse, eran los medios de comunicación. En ese sentido, la arteria fluvial permitía a los litoraleños, aunque parezca contradictorio, preservar cierta autonomía de las respectivas jurisdicciones estatales. El río era el camino al océano, y éste al mercado mundial. Conducía tanto al puerto de Buenos Aires como al de Montevideo. Este último había creado su propia zona de influencia y tendía naturalmente, por haber asumido la función de capital del nuevo estado, a hegemonizar el país⁷. Su nuevo papel metropolitano era coherente si se piensa en los intereses de las partes signatarias de la convención internacional que habían reconocido a la novel república: para Brasil era un puerto de escala en la ruta que comunicaba al Matto Grosso con Río de Janeiro, para el resto de los países, a excepción de Argentina, un punto de recalada obligatoria en la travesía del Pacífico al Atlántico por el estrecho de Magallanes. Ese valor estratégico del puerto montevideano, de tan incidencia en su destino independiente, fue su suerte pero también su desgracia. El territorio, tan vinculado a sus vecinos, no se pudo sustraer ni de sus luchas fratricidas ni de sus ambiciones. La inestabilidad política propia se fue nutriendo también de la ajena, determinando, por décadas, la paradoja de que el Estado debió luchar en dos frentes: por su supervivencia y por conquistar los puntos más remotos de su propio territorio.

En ese sentido el litoral tuvo una actitud ambivalente, pues logró sustentar su economía mirando en dos direcciones, de acuerdo a sus intereses y al derrotero que marcaban las coyunturas por las que transitaba la región en un período en el que aún no se habían consolidado los estados nacionales.

A eso debe sumársele el ingrediente aleatorio, lo no buscado, las repercusiones de los sucesos de las “otras patrias”. Es así que la revolución de los “farrapos” en Río Grande del Sur (1835-1845) canalizó el abastecimiento y salida de la producción de parte del sur de Brasil por los puertos de Montevideo y del río Uruguay⁸. En el mismo sentido, el conflicto conocido como “Guerra Grande” que asoló durante años a la cuenca del Plata (1839-52), y en el que intervinieron Gran Bretaña y Francia, trastocó el tráfico comercial de la región. Los bloqueos navales de Buenos Aires y Montevideo, permitieron provisoriamente al litoral argentino-uruguayo autonomía en sus decisiones mercantiles.

La paz alcanzada en 1851 en Uruguay y en 1852 en Argentina, a raíz del papel que jugó en su desenlace el caudillo entrerriano Justo J. de Urquiza, proporcionaría al litoral un inusitado protagonismo. Este en 1854 prestó juramento como primer presidente de la Confederación Argentina. Inicialmente las autoridades se instalaron lejos de Buenos Aires, en la ciudad de Paraná, capital interina hasta 1861. Aunque el centro de la política argentina durante el período 1854-1860 y punto de referencia ineludible hasta el asesinato de Urquiza en 1870, lo constituyó su estancia “San José”, situada en las cercanías del puerto de Concepción del Uruguay y no muy lejos de Paysandú, en la ribera uruguaya.⁹

Las posibilidades de una alianza de algunas provincias argentinas con el Uruguay, y la constitución de un nuevo estado, que incluso podría incluir al Paraguay y Matto Grosso, comenzaron a disiparse. La devastación de Paraguay por los ejércitos coaligados de Argentina, Brasil y Uruguay (1865-70) en la guerra de la Triple Alianza, cuyo primer acto

lo constituyó el bombardeo previo de la armada brasileña a Paysandú (1864-65), mostró el avance alcanzado en el proceso de consolidación de los estados nacionales.

4. Paysandú y Bella Unión: desarrollos de frontera

4. 1. El ciclo del “comercio de tránsito” en Paysandú (1854-1914)

El sistema fluvial puso en contacto a Matto Grosso, Paraguay, Río Grande del Sur, con la Mesopotamia argentina y el litoral uruguayo. Los comerciantes montevidianos trataron de disputar ese mercado a sus colegas porteños, ofreciendo su puerto franco como depósito para toda la cuenca platense. Ese tráfico regional alimentó el comercio de tránsito, tanto el de importación como el de exportación. Los comerciantes distinguieron el comercio de tránsito, que financiaban, de la mercadería en tránsito, que se servía de la situación geográfica¹⁰. Ambas variedades, en sus movimientos de ida y vuelta, nutrieron al sector mercantil. Este, por la artillería legislativa desplegada por Argentina, sólo lo pudo disfrutar precariamente, en ciclos inestables, valiéndose en ocasiones del contrabando. Pero en la década del sesenta y hasta los años noventa el comercio de tránsito fue importante, no sólo para Montevideo, también para las ciudades situadas en las márgenes del río Uruguay. El alto comercio montevidiano trató de mantener ese tráfico hasta entrado el siglo XX, cuando ya se constataba su declinación. Esta sobrevino por un cúmulo de factores, entre los que se encuentran la definición de las fronteras políticas, el tendido de la red ferroviaria que tendió a conectar las zonas productivas con los puertos nacionales, los cambios en el sistema de navegación, la política económica adoptada por los estados limítrofes y el hecho de que Buenos Aires se adelantó en la inauguración de su puerto artificial (1887-97).

Salto y Paysandú, por su situación geográfica, se desarrollaron como núcleos urbanos merced a esta función mercantil. Salto era el último gran puerto en la ruta de navegación río arriba. Muy cerca de sus muelles, los rápidos y las rocas vedaban el paso. Es así que logró transformarse en centro de acopio y distribución de mercadería para toda el área norte.

Una vez que el ferrocarril unió Montevideo con Santa Rosa (Bella Unión), esta localidad le disputó la hegemonía, lo que es constatable en las estadísticas de las importaciones (véase Cuadro No. 1). Paysandú, en menor medida, también supo aprovechar la coyuntura, particularmente después de la muerte de Urquiza, transformándose fundamentalmente en un puerto exportador del que se sirvieron los saladeros de ambas márgenes del Uruguay¹¹. De todas formas nunca lograron constituir una amenaza seria para el predominio montevidiano. Aún así, el control de esta porción del comercio regional les confirió una relativa autonomía y cierto poder, pues estaban situados a menor distancia fluvial de Buenos Aires que de Montevideo. Lograron ser centros atractivos para algunos núcleos de inmigrantes¹² y desenvolver artesanías y talleres, amén de albergar saladeros e industrias de cierto porte, como los astilleros salteños, que servían a las embarcaciones de las empresas de navegación. Los comerciantes de ambas plazas apoyaron diversas iniciativas económicas, tendientes a fomentar la agricultura, el desenvolvimiento de medios transporte y de comunicaciones. No es casual que ese dinamismo promoviese la constitución o radicación de instituciones financieras y bancarias, en algunos casos, como las *Sociedades de Cambios*, contemporáneas a las de Montevideo¹³.

4. 2. La región de Bella Unión como puerto y aduana de frontera en un circuito comercial regional (1853-1911)

Apenas instalado, el primer gobierno de la República Oriental había creado una Receptoría de Aduanas en el pueblo misionero de Bella Unión, pero la trasladó a Salto (cerca de 150 Kms. al Sur, sobre el río Uruguay) en 1831, ya que a esa localidad podían arribar buques de gran calado mientras que unos kilómetros río arriba los “saltos” que le daban su nombre sólo permitían la navegación de buques de calado menor¹⁴. Así, al promediar el siglo XIX, Salto se había convertido en el puerto más importante del litoral uruguayo y el segundo de la región, después de Montevideo. Allí convergían los productos de la zona misionera del Alto Uruguay, del litoral argentino, de Río Grande y de buena parte del noroeste oriental¹⁵. También convergía allí una densa red de transporte de pasajeros, que mediante un completo sistema de postas que combinaba veleros y diligencias, unía Salto con Buenos Aires, Montevideo, con las ciudades del litoral argentino o uruguayo y con Uruguayana¹⁶. Hasta 1853 la de Salto era la última aduana uruguaya sobre el río Uruguay al Norte, pero en ese año, al refundarse el antiguo pueblo misionero con el nombre de Santa Rosa, una nueva ley de aduanas habilitó al comercio el puerto de la nueva villa y creó en ella una Sub-Receptoría de Aduana¹⁷.

La clave de esta habilitación era la intensa red comercial que tendía a fortalecerse con Río Grande del Sur. El comercio entre ambas regiones existía regularmente desde por lo menos los tiempos de la Cisplatina, pero se había intensificado hacia la mitad del siglo XIX a consecuencia de los Tratados de 1851 y por la tenaz penetración brasileña sobre el territorio uruguayo al Norte del Río Negro mediante la compra de tierras y el afincamiento de hacendados brasileños en campos uruguayos¹⁸. Hacia fines del siglo XIX, posiblemente en el marco de un proceso de crecimiento económico, el intercambio de bienes entre la República del Uruguay y el Imperio del Brasil aumentó en volumen y se diversificó¹⁹. En este contexto, la carencia de un puerto oceánico en Río Grande determinó la formación de un circuito comercial que unía Montevideo – Salto – Santa Rosa – Uruguayana – Itaquí – San Borja, y de un sub-circuito conformado por Salto – Santa Rosa – Uruguayana, con dirección Norte – Sur. En el circuito principal los productos manufacturados europeos y los alcoholes de las provincias norteañas de Pernambuco y Bahía eran descargados en el puerto de Montevideo y vueltos a embarcar con rumbo a Salto, por vía fluvial. Desde Salto eran transportados por vía terrestre hasta Santa Rosa - última aduana de frontera en territorio oriental - para evitar los “saltos” del río Uruguay, y desde Santa Rosa hacia Uruguayana, entonces la ciudad más poblada de la provincia brasileña, e importante nexo entre el interior de la provincia y el sistema fluvial platense. Desde allí subían hasta Itaquí y San Borja, puntos terminales del circuito fluvial. En el circuito menor que unía Salto – Santa Rosa – Uruguayana transitaban productos agrícolas, títulos de propiedad, parentescos, y posiblemente, también capitales²⁰.

Ambos circuitos expresaban la realidad de una economía regional integrada en contraste con unos mercados nacionales apenas en formación. Desde mediados de los '70 en adelante la revolución del ferrocarril y la creciente generalización de políticas aduaneras con fines fiscalistas y proteccionistas contribuyeron simultáneamente a una progresiva disolución de los lazos regionales y a la formación de *mercados nacionales*. El ferrocarril compitió con el transporte fluvial y definió nuevos circuitos comerciales en consonancia con los límites políticos de los estados²¹. Un desarrollo más veloz del transporte ferroviario argentino, así como una legislación aduanera más liberal, dieron a los puertos del litoral

argentino la supremacía portuaria sobre el río Uruguay que antes tuviera Salto. Desde 1874 la ciudad argentina Concordia (gemela de Salto del otro lado del río) se unía con su hermana Monte Caseros (gemela de Santa Rosa) por ferrocarril proporcionando un trayecto terrestre idéntico al de Salto – Santa Rosa, pero más rápido²². Buscando el mismo objetivo, el tramo Salto - Santa Rosa se completó en 1887²³. A pesar de su rezago, la compañía ferroviaria anglo – oriental llevó las vías hasta casi el borde del Cuareim e instaló un muelle propio para minimizar costos de traslado de los bultos, pero el esfuerzo fue vano²⁴. La legislación aduanera argentina, más liberal que la uruguaya, y la concesión de facilidades especiales para el ingreso de tabaco y alcoholes brasileños consolidaron el triunfo de Concordia²⁵. En 1905, cuando la decadencia del antiguo circuito regional era evidente, el Sub- Tesorero de la Aduana de Montevideo recorrió las aduanas de frontera para diagnosticar la situación del comercio de tránsito, y además de constatar una serie de carencias técnicas y económicas en la Receptoría de Santa Rosa, afirmó:

*“El conocimiento exacto de las causas que influyen sobre el movimiento de tránsito de la vía férrea de Santa Rosa me ha sugerido la convicción de que esta vía no puede estar sometida al mismo régimen reglamentario que las otras del país (...). Con una reglamentación especial puede dar lugar a un intercambio importante, mientras que hoy, sometida a la misma que las otras, no resiste la competencia de los transportes ferroviarios argentinos tiene también en su favor las liberalidades que la aduana de Libres [puerto argentino sobre el río Uruguay, frente a Uruguayana] le concede (...). Todas las disposiciones aduaneras y ferroviarias aplicadas en las provincias de Entre Ríos y Corrientes tienden a conquistarse la preferencia de los transportes de tránsito para el puerto de Uruguayana (...) y a la vez tienden a quitar a nuestros ferrocarriles hasta el transporte de frutos que se consignan de Uruguayana a Montevideo”.*²⁶

Ante la evidencia de la pérdida de competitividad de la red uruguaya frente a la argentina, una iniciativa legislativa de 1908 propuso la creación de zonas francas en tres puntos geográficos que por su ubicación estaban llamados a cumplir un papel relevante: el puerto de Montevideo, el de Nueva Palmira (sobre el río Uruguay, próximo a la desembocadura del Paraná) y el de Santa Rosa²⁷. La iniciativa buscaba crear, en ámbitos físicos restringidos, un régimen comercial especial que restituyera el circuito regional:

*“ (...) Sólo así vendrían los compradores del Alto Uruguay, argentinos y brasileños, a realizar compras en nuestro país, atraídos por las ventajas de obtener precios muy poco elevados sobre los europeos y con las facilidades del rápido viaje personal, poco flete, y ahorro de tiempo”.*²⁸

La iniciativa de 1908 no cumplió el trámite legislativo²⁹.

El circuito regional se desarticuló definitivamente cuando en 1911 una compañía francesa logró comunicar la Laguna de los Patos (en Río grande del Sur) con el Atlántico, mediante un profundo canal artificial³⁰. El estado norteño tuvo así su propio puerto y logró poner en vigencia las fronteras políticas. Durante las dos décadas siguientes fueron elaborados, en diferentes ámbitos nacionales, diversos proyectos de desarrollo vial que unían el puerto atlántico de La Coronilla con Santa Rosa (después de 1928: Bella Unión) por ferrocarril, y que incluso volvían a proponer una zona franca en la localidad norteña, en un intento por reformular - con los nuevos sistemas de transportes - el antiguo circuito regional³¹. Ninguno de estos proyectos prosperó.

Desde entonces, la actividad comercial en la frontera sólo hallaría el beneficio del contrabando.

4. 3. Los ferrocarriles a la frontera

En enero de 1869 se inauguró el tramo inicial del "Ferro Carril Central del Uruguay", entre Montevideo y una localidad cercana. Paralelamente los comerciantes del litoral estaban impulsando otra línea, destinada a ligar el puerto de Salto, sobre el río Uruguay, con Santa Rosa en la frontera noroeste, para atender el tráfico con la Mesopotamia argentina y sur del Brasil. En 1876 se concretó la primera etapa de la misma. Casi veinte años después de ser autorizada, en 1887, llegó a su destino. Se le había anticipado el de Concordia a Paso de los Libres y Monte Caseros (1874), en Argentina, logrando así competir con éxito en la captación del comercio de tránsito.

A comienzos de la década del setenta, el Poder Ejecutivo designó una Comisión para determinar cuáles debían ser los troncos principales que partiendo de Montevideo cruzarían el país en distintas direcciones, uniendo a la capital con el interior y con las fronteras de Brasil y Argentina. El estudio culminó rápidamente, pero el Poder Legislativo pospuso su consideración hasta 1884³². En el ínterin, el capital británico adquirió el primer ferrocarril nacional, al que transformó en 1878 en el *Central Uruguay Railway Company*, con sede en Londres. A partir de ese momento fue el capital británico - o captado en Londres - el que desarrolló la red férrea uruguaya.

La ley general de trazado de ferrocarriles aprobada en 1884 tendió a asegurar la gravitación de Montevideo: el trazado establecía seis líneas, las más importantes conectaban la frontera con el puerto, y los intereses del comercio de tránsito. Hacia 1900 la red férrea había "tocado" la frontera con Brasil y el río Uruguay en varios puntos: Rivera, Artigas, Santa Rosa, Salto, Paysandú. Estas dos últimas localidades habían quedado unidas a Montevideo en 1890 por las líneas del *Midland*, que radicó sus talleres, depósitos y un muelle en Paysandú, que pasó así a constituirse en un nudo ferroviario.

Con la finalización del puerto de Montevideo, el Estado sintió la necesidad de completar los trayectos a la frontera con Brasil - que por otra parte cumplían una función estratégica al unir la capital con departamentos en los que las últimas insurrecciones (1904) habían encontrado una base de apoyo - para atraer el comercio y sustentar el tráfico con ultramar.

En 1913 (Rivera), 1915 (Santa Rosa) y 1936 (Río Branco) quedaron conectados los ferrocarriles de Uruguay con los de Río Grande por distintos puntos. Pero ya era tarde.

La construcción de ferrocarriles competitivos en Entre Ríos (Argentina), y Río Grande del Sur (Brasil), debilitaron el objetivo de integrar las fronteras. Por el contrario, cada país procuró que sus ferrocarriles actuaran de red de arrastre de su producción y de la de sus vecinos en dirección a sus propios puertos. En el espacio nacional, el ferrocarril soldó el país a Montevideo, desdibujando la fisonomía de las subregiones. Al disputarle el tráfico al transporte fluvial, afianzó la hegemonía metropolitana. Atendiendo a las comunicaciones, la organización del territorio fue radial, ya que los rieles primero, y los principales caminos después, se orientaron hacia la metrópolis (boca de salida de las exportaciones) con escasas conexiones transversales. A mediados de la década del veinte cobró fuerza la idea de construir un ferrocarril de troncha angosta entre Paysandú y Rivera, que se conectaría con la red férrea riograndense para reactivar el comercio de tránsito y competir con Buenos Aires.³³ El proyecto, que no se concretó, había sido ya difundido en 1910.

4. 4. El ciclo del tasajo en Paysandú (1831-1920)

La principal industria (con formas artesanales de producción) que propició la ganadería, el saladero, surgido a fines del siglo XVIII para preparar carnes conservadas por el procedimiento de la salazón (tasajo, charque), se diseminó buscando las vías que lo comunicasen con sus dos principales mercados externos: Brasil y Cuba. Allí se lo utilizaba para alimentar a la mano de obra esclava³⁴. El saladero - que requirió un tipo de ganado de inferior calidad que el frigorífico - podía localizarse en cualquier punto del territorio nacional con facilidad de comunicaciones. No existían problemas de abastecimiento de materia prima. También propició un mercado de trabajo regional: los obreros aptos circulaban por los establecimientos de Argentina, Brasil y Uruguay.

El litoral fue una de sus zonas de radicación (el 33% de los existentes en 1898 estaban ahí).³⁵ Por el río Uruguay arribaban los veleros que transportaban el tasajo a Cuba y Brasil, cargados de sal y otros productos. Muchas veces los viajes eran triangulares: la sal venía directamente de Cádiz, en naves que se dirigían a La Habana, y luego a España, transportando el azúcar y el tabaco americanos.

Hacia fines de siglo, existían tres saladeros en el departamento de Paysandú, dos en las inmediaciones de la ciudad: el *Casa Blanca* y el *Nuevo Paysandú*. Los saladeristas que los explotaban estaban asociados a otras actividades empresariales: Martín Etchebarne (*Casa Blanca*) inauguró la usina eléctrica que abasteció a la capital departamental en 1901; Alberto Santa María (*Nuevo Paysandú*) en 1876 estableció una línea telegráfica entre Paysandú y la localidad argentina de Colón, y en 1904 instaló una fábrica de hielo y una industria láctea para atender la demanda de la zona.³⁶

Cuando triunfó el frigorífico, hacia 1912 - 13, el grado de mestización del ganado uruguayo aún dejaba mucho que desear. El frigorífico se instaló en Montevideo, cuyo puerto recibía los buques especializados en el transporte a los nuevos mercados europeos de carnes enfriadas y congeladas. En 1930, de cuatro frigoríficos existentes, tres estaban en la capital, y uno en el litoral (ex *Liebig*).

El ciclo del tasajo concluyó con la crisis de 1929, aunque el litoral uruguayo acusó el golpe una década antes (véase Cuadro No. 2). Por los años veinte un grupo de ganaderos y comerciantes adquirieron el Casa Blanca, al que pensaron transformar en frigorífico. La iniciativa se concretó décadas después, cuando la impulsó el para-estatal Frigorífico Nacional, al que se asoció primero (1937) y se incorporó como filial después (1945)³⁷.

Agotados los ciclos del comercio de tránsito y del tasajo en Paysandú, después de veinte años de incertidumbre, sobrevino un período de industrialización acelerada. Ésta, si bien siguió los pasos que estaba dando la economía nacional en el impulso del desarrollo del sector fabril sustitutivo de importaciones, no dejó de ser peculiar en los hechos. Sin duda si ese proceso pudo acontecer en ese lugar y en ese momento es porque encontró un terreno abonado previamente.

4. 5. Bella Unión y el mercado regional de ganado vivo (1900-1940)

En el último cuarto del siglo XIX, el vértice noroeste del Uruguay era también escenario de un intenso tráfico de ganado en pie. Enclavada en una amplia zona ganadera que trascendía las fronteras nacionales, la micro - región servía de engarce entre las ganaderías de Río Grande del Sur y el Norte uruguayo y articulaba un sistema de explotación ganadera virtualmente único hasta bien entrado el siglo XX. La clave del sistema era la articulación entre la oferta ganadera oriental, más abundante que la

riograndense debido a la calidad de las pasturas uruguayas, y la demanda de los saladeros *gaúchos*. Sobre esta base - económica y tecnológica – del sistema actuaban cambiantes factores institucionales – en particular la existencia de una extensa y fácilmente permeable frontera territorial, así como una legislación aduanera uruguaya que facilitaba el comercio internacional de ganado vivo. Finalmente, la dinámica del cambio tecnológico que la ganadería rioplatense venía experimentando desde la mitad del siglo XIX también jugó su papel.

En efecto, en un sistema de ganadería extensiva como el que regía entonces, la pradera uruguaya era un recurso de mejor calidad que la vecina *gaúcha*. La provincia de Río Grande, con una superficie de pastoreo similar a la uruguaya, podía alimentar un stock de hasta 6 millones de cabezas de ganado vacuno, mientras que la oriental soportaba una carga bovina de 8 millones³⁸. No obstante, Río Grande era la provincia ganadera por excelencia del Brasil, y la industria del saladero se concentraba en ella. Al filo del siglo XX la abundancia de ganado oriental y la atractiva ubicación del vértice noroeste oriental desde el punto de vista de las comunicaciones y los transportes había dado lugar a la formación de un verdadero distrito industrial *gaúcho* a todo lo largo de la frontera con el Uruguay, que se abastecía de materia prima en todo el Norte y el Noreste uruguayos (ver Cuadro 3). Esta red productiva se complementaba con una legislación aduanera benévola e inagotables oportunidades para al contrabando. Luego de un período en que la exportación de ganado en pie con destino a Brasil había estado totalmente exonerada de impuestos³⁹, la legislación aduanera uruguaya impuso, desde 1861 en adelante, derechos de exportación que oscilaron entre un 5 y un 8 % hasta la segunda década del siglo XX⁴⁰.

La dilatada línea fronteriza entre ambos países, controlada por servicios aduaneros escasos e ineficientes y una modalidad comercial basada en la figura de un intermediario, facilitaban la evasión del pago de derechos de aduana de uno y otro lado. Una alta fuente de las aduanas uruguayas reveló que la modalidad usual de exportación de ganado en pie hacia el Brasil implicaba que los intermediarios registraran apenas un tercio del valor realmente exportado⁴¹.

Una de las innovaciones más importantes de la trayectoria tecnológica que seguía la ganadería rioplatense del último cuarto del siglo XIX fue el mestizaje del ganado vacuno. La difusión del mismo desde los focos más innovadores (la pampa argentina y el Litoral Sur del Uruguay) hasta las zonas más rezagadas (Centro y Norte del territorio uruguayo, todo Río Grande) estimuló el mecanismo de los “remates- feria”, mercados de ganado vivo donde se ponían en contacto cabañeros y estancieros, así como criadores e invernadores.

En este contexto la micro – región de Bella Unión cobró vigor como sede de ferias ganaderas regionales, entre 1905 y 1920 aproximadamente. En forma anual se realizó en Santa Rosa una exposición, feria y remate a la que concurrían cabañeros (fundamentalmente del litoral argentino y alguno de Salto) a ofrecer sus reproductores a los hacendados del Norte uruguayo y a los *gaúchos*⁴². Desde 1908 los organizadores locales publicitaban sus torneos en Uruguayana, consiguiendo incluso que los ferrocarriles brasileños rebajaran sus tarifas para el transporte de los animales adquiridos en la feria⁴³. La integración de los jurados - seleccionados con criterios de representatividad de los participantes – reveló la vigencia del antiguo circuito comercial con eje en el río Uruguay que iba desde Uruguayana hasta Salto⁴⁴. Asimismo, las estructuras institucionales que unas décadas atrás habían sostenido el comercio de tránsito (la Receptoría de Aduanas, la estación terminal de la vía férrea en su tramo norte, los numerosos comisionistas y hasta la hotelería) daban apoyo a la nueva función⁴⁵. Fue creada en 1906 una “Sociedad Fomento

Agropecuaria” que, significativamente, reunía en su directiva a hacendados con importantes comerciantes y el personal de mando de la Receptoría de Aduanas⁴⁶.

Al iniciarse la década de 1920 coincidieron algunos cambios cruciales para la ganadería regional. Por un lado, la oleada expansiva de la industria frigorífica, que había empezado hacia 1880 en la Argentina y llegado al Uruguay en 1904, tocaba finalmente tierra gaúcha, poniendo fin al saladero. Por otro, la postguerra trajo para la ganadería argentina y uruguaya una profunda crisis y finalmente, también en estos años se ensayaron las primeras medidas proteccionistas de corte sanitario entre los tres países⁴⁷. Así, un cambio estructural -como era el fin (largamente anunciado) del saladero - coincidió con una coyuntura recesiva y atisbos proteccionistas, para comprometer el antiguo funcionamiento regional de los mercados de ganado en pie. El impacto de la Gran Depresión sobre las economías rioplatenses a partir de 1931 señaló, para el Uruguay como para la mayoría de los países latinoamericanos, la aplicación de políticas anticíclicas que implicaban férreas formas de control del comercio exterior y sustitución de importaciones. Aún bajo las nuevas coordenadas el gobierno uruguayo se ocupó de excluir, durante toda la década de 1930, al ganado en pie de las crecientes restricciones monetarias e institucionales que recaían sobre el resto del comercio exterior⁴⁸. La continuación, durante la Segunda Guerra, de las políticas gestadas durante la Gran Depresión pero ahora en el marco de un modelo de crecimiento de fuerte sesgo industrialista, determinaron que en 1942 la exportación de ganado en pie fuera sometida al mismo régimen de estricta fiscalización que pesaba sobre el resto de las exportaciones⁴⁹. Finalmente, en 1945 la exportación de ganado vacuno en pie fue prohibida, y la prohibición total se mantuvo durante los siguientes diez años⁵⁰.

Hasta entonces la agricultura en la región de Bella Unión era una actividad de supervivencia. Se desarrollaba en las tierras ejidales de la villa, en pequeñas unidades de aproximadamente 12 Hás⁵¹, y en una colonia agrícola de accidentada trayectoria que había sido fundada en 1926 con colonos rusos⁵². La introducción del cultivo azucarero, así como el desarrollo de la fase industrial del complejo cañero, fueron financiadas con capital privado (en algún caso de origen comercial y en otro industrial) provenientes de Montevideo y también por capitales extranjeros⁵³. Una fase de intenso dinamismo agrícola desde 1935 dio lugar a una serie de transformaciones de la estructura agraria existente, que derivó en la conformación de una estructura agraria novedosa, con una nueva clase de agricultores capitalistas y un emergente sector de asalariados rurales⁵⁴.

Hacia los últimos años '50 los agricultores cañeros locales empezaron un proceso de cooperativización que les permitió, después de 1965, controlar la propiedad y la gestión de la fase industrial del complejo cañero mediante esa forma de organización de la propiedad y la producción⁵⁵.

5. Conclusiones

Ambas experiencias revelan la vigencia de un mercado regional conformado por amplias zonas del litoral argentino y uruguayo, y el sur riograndense entre mediados del siglo XIX y la tercera década del siglo XX. El eje del circuito comercial fronterizo era el sistema hidrográfico Uruguay – Paraná – Plata, y su base estructural era el modelo agroexportador de las economías del Cono Sur, caracterizado por la especialización productiva en productos primarios y un alto coeficiente exportador. En el marco de una economía abierta al comercio internacional, el sistema fluvial de transportes, la existencia

de puertos aptos para la navegación y su condición fronteriza le dieron al litoral uruguayo un protagonismo comercial que el sistema ferroviario no logró mantener. La evidencia del caso que aquí se estudia sugiere, sin embargo, que en la circunstancia de un cambio definitivo en el sistema de transportes (el paso del sistema fluvial a las vías férreas), las diferentes políticas públicas (ferroviaria y aduanera) fueron decisivas para definir quién se quedaba con la ventaja comparativa del acceso a las rutas oceánicas. Una vez perdida esa ventaja, las actividades de comercialización e industrialización del ganado cobraron protagonismo en las zonas estudiadas. La condición fronteriza siguió siendo relevante, ahora asociada al otro rasgo característico del crecimiento agroexportador: la especialización productiva en productos ganaderos. La decadencia de ese segundo perfil de integración regional se asocia con la crisis final de la industria del tasajo y con el arribo de políticas sanitarias y comerciales de sesgo proteccionista, entre los años '20 y '30.

Sin embargo, estos rasgos comunes también permiten apreciar matices en los procesos locales.

El departamento de Paysandú muestra un recorrido histórico caracterizado por la continuidad en el cambio: cada instancia del modelo regional hundía sus raíces en el proceso de acumulación cumplido anteriormente, y el modelo agroindustrial de la postguerra se sustentó en capitales, actores sociales, capacidades empresariales e instituciones gestadas y transformadas a todo lo largo del proceso.

En efecto, el comercio había permitido la acumulación de capital y la diversificación de inversiones en el agro y en otras actividades. También había estimulado el desarrollo de instituciones financieras locales y la afluencia de otras externas. Las primeras habían sucumbido en el siglo XIX, reapareciendo en 1938, con la *Caja Popular de Paysandú*, transformada en *Banco del Litoral* en 1951. Tempranamente se desarrolló la capacidad empresarial y una tradición industrial en torno a los saladeros y también a otros establecimientos más pequeños. Hacia 1895 funcionaban una fábrica de conserva de lenguas de vacunos enlatadas que exportaba su producción a Londres, tres molinos de trigo, dos fábricas de cerveza, dos jabonerías, tres curtiembres, una fábrica de carros y carruajes, etc.⁵⁶ Por otro lado, desde el último tercio del siglo XIX la actividad privada fomentó el establecimiento de algunas colonias agrícolas, y entrado el siglo XX, ese impulso fue continuado por el Estado. Así se fue desarrollando una cultura agrícola a la que se le debe, en la época de la tracción animal, la exportación de alfalfa a Buenos Aires y a Río de Janeiro y el desarrollo de los cultivos de cereales primero, y de oleaginosos después, que alimentaron tempranamente las necesidades de la industria local. La superficie labrada pasó de 35.000 hectáreas en el período 1890-1909, a 142.620 hectáreas entre 1930 y 1949; del 2,6% al 10,5% del área agrícola del país.⁵⁷

Este proceso ininterrumpido de acumulación y diversificación se vio acompañado por un marcado espíritu innovador. Paysandú fue una zona que se caracterizó por albergar en todos los ámbitos iniciativas pioneras. Allí surgió, cuando Villa Independencia (Fray Bentos) todavía estaba bajo su jurisdicción administrativa, la primera diversificación importante en la elaboración de carnes, la fábrica de extracto *Liebig* (1864). En la segunda mitad del siglo XIX también fue el principal centro de renovación tecnológica del agro uruguayo (alambramiento, refinación de ganado), uno de los puntos en se inició el cercamiento de la propiedad rural y la mestización del ganado criollo. Esta historia no se interrumpió. En la década del veinte fue en costas del río Uruguay en que comenzó el cultivo de arroz en gran escala, y fue en la ciudad de Paysandú que se desarrolló la primera fábrica de neumáticos.⁵⁸

Conjuntamente, jugó un papel importante el *localismo*. Sus habitantes promovieron, en todas las etapas históricas, planes de desarrollo local. Existe, aún hoy, cierta mística local, marcada por la tragedia que fue la destrucción de la ciudad en 1865 (que posteriormente fue reconocida como *la Heroica Paysandú*), y la resistencia a la invasión extranjera de sus pobladores. Ese carácter emprendedor de los lugareños hizo que fueran conocidos a comienzos de siglo como “los yankees uruguayos”.⁵⁹ No debe olvidarse que el puerto, la posibilidad de salir al mar, vinculaba a la región con el mundo. Esa “ventana” determinó una mentalidad pueblerina pero cosmopolita, dispuesta a recibir lo extranjero, se tratara de personas o de ideas, de capitales o de tecnología⁶⁰. La inmigración repercutió en el fomento del espíritu de asociación al estimular el desarrollo de núcleos solidarios comunitarios. Las diversas colectividades impulsaron sus propias sociedades de socorros mutuos, centros recreativos e instituciones educativas. Ese sedimento fue útil a la hora de apoyar el capitalismo popular al que apelaban las sociedades anónimas locales en los años cuarenta.⁶¹ El período de sustitución de importaciones de la posguerra, y su corolario natural que fue la obligada mirada al mercado interno, quizás el punto más alto en la consolidación de los estados nacionales, se nutrió de ese pasado. A partir de la década del sesenta, con la instrumentación de distintos proyectos de integración (ALALC en 1960, ALADI en 1980, MERCOSUR en 1991) se diseñó un nuevo destino para la zona: formar parte del corredor terrestre que une a San Pablo con Córdoba, Buenos Aires y el Pacífico y constituirse en un centro de producción y distribución energética. Ambas finalidades implicaron la unión física de las dos orillas (puente, 1975; gasoducto, 1998). La nueva hora de la integración – esta vez planificada por las Cancillerías – promovió una serie de profundas transformaciones en el agro y la industria locales.

La experiencia de Bella Unión, en cambio, exhibe rupturas más evidentes entre el primer y el segundo modelo. La micro-región fronteriza conoció una intensa experiencia de integración regional entre 1860 y 1940, como puerto secundario de un vasto sistema comercial fluvial, y como sede de un activo mercado de ganado vivo. Cuando el comercio de tránsito decayó, el mismo circuito geográfico reapareció en el comercio de ganado vivo, parte de la infraestructura anteriormente desarrollada para el comercio de mercancías sirvió al comercio de ganado, y sobretudo, una misma élite local integrada por hacendados, comerciantes y altos funcionarios de Aduana lideró ambos procesos, en tanto que la vigencia del *modelo regional* los ratificaba como élite dominante.

En cambio, entre la segunda etapa del *modelo regional* y el modelo agroindustrial cañero posterior es visible una ruptura. Los capitales que financiaron el despegue azucarero no provenían de los desarrollos anteriores si no de afuera de la micro-región. Los sectores sociales que lideraron el cambio fueron inversores privados que actuaban a escala nacional y los antiguos agricultores pobres que no habían tenido protagonismo en el modelo anterior. Si en el modelo regional el viejo circuito geográfico y comercial trazado por los ríos había sido clave, ahora era un microclima singular caracterizado por altas temperaturas y largos veranos el factor natural que actuaba como ventaja comparativa. En conjunto, el proceso de gestación y maduración agroindustrial implicó una profunda renovación institucional que transformó la estructura agraria original y puso en acción a nuevos actores sociales, como las cooperativas de productores y los sindicatos de trabajadores rurales e industriales.

6. Cuadros

Cuadro 1. El ciclo del tasajo y del comercio de tránsito: aduanas y comercio exterior

Aduana	1884 (en %)		1899 (en %)		1918 (en %)	
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
Montevideo	92,2	59,4	85,3	63,8	84,0	89,6
Salto	2,4	4,6	2,9	4,9	2,5	1,3
Paysandú	2,2	20,6	3,8	12,2	1,1	0,4
Fray Bentos	0,6	9,6	1,1	7,9	2,3	6,2
Santa Rosa	-	-	4,3	0,1	2,5	0,1

Fuente: *Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay*; año 1884, Mdeo; Tipografía Oriental; pág. 149; años 1899-1900, Mdeo; La Nación, 1901, Tomo I; pág. 224; año 1920, Mdeo; Tipografía Moderna, 1922, pág. 436.

Cuadro No. 2: El ciclo del tasajo y del comercio de tránsito: animales faenados por los saladeros.

	Total cabezas faenadas	Zona del río Uruguay	%
1891-95	2:807.000	1:193.600	43
1906-10	2:687.964	754.643	28
1916-20	345.300	111.000	32

Fuente: *Anuario Estadístico de la República o. del Uruguay*, año 1920, Montevideo, Tipografía Moderna, 1922, pág. 90.

Cuadro 3. El mercado regional de ganado en la frontera Uruguay – Brasil c.1905.

Ubicación (RGS)	Nº de saladeros	Zonas abastecimiento de ganado (ROU)	Puerto de salida	Medio de transporte
Barra del Cuareim	1	Salto y Artigas	Montevideo	Ferrocarril Noroeste
Quarahy	1	Salto y Artigas	Montevideo	Ferrocarril Norte
Santa Ana	1	Salto, Artigas, Tacuarembó y Rivera	Montevideo	Ferrocarril Central
Bagé	4	Rivera, Cerro Largo y Treinta y Tres	Barra de Río Grande	Ferrocarril Southern
Yaguarón	2	Cerro Largo y Treinta y Tres	Barra de Río Grande	Ferrocarril Southern
Sta. Victoria del Palmar	1	Rocha	Barra de Río Grande	Vía fluvial
Pelotas	1	Rivera, Cerro Largo y Durazno	Barra de Río Grande	Vía fluvial o FFCC Southern
Barra de Río Grande	1	Rocha	Barra de Río Grande	FCC Southern

Fuente: Moraes, M. I; *Bella Unión de la estancia tradicional a la agricultura moderna, 1853- 1965*; Mdeo; Banda Oriental, 1991; pág. 44.

1. Introducción	1
2. El litoral – norte uruguayo: tierra de fronteras	2
3. La “indefinición” nacional	2
4. Paysandú y Bella Unión: desarrollos de frontera	4
4. 1. El ciclo del “comercio de tránsito” en Paysandú (1854-1914)	4
4. 2. La región de Bella Unión como puerto y aduana de frontera en un circuito comercial regional (1853-1911)	5
4. 3. Los ferrocarriles a la frontera	7
4. 4. El ciclo del tasajo en Paysandú (1831-1920)	8
4. 5. Bella Unión y el mercado regional de ganado vivo (1900-1940)	8
5. Conclusiones	10

NOTAS:

(*) Programa de Historia Económica y Social; Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República (Uruguay). E-mail: rjacob@fcsu.edu.uy

(**) Programa de Historia Económica y Social; Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República (Uruguay). E-mail: imoraes@fcsu.edu.uy

¹ Véase una completa y documentada historia del Bella Unión misionero en: Barrios Pintos, A; *Artigas. De los orígenes cazadores al tiempo presente*. Ministerio de Educación y Cultura, Montevideo, 1989; Tomo II; pág. 172-199.

² Véase: Moraes, M. I; *Bella Unión de la estancia tradicional a la agricultura moderna, 1853-1965*; CINVE-Banda Oriental; Montevideo, 1991; pág. 15-20.

³ El cambio de nombre se produjo en ocasión del centenario de la recuperación de las Misiones Orientales. Diario *La Nación*; 28 de Abril de 1928 y Dieste, Eladio F; “Carta”, en *La Hora*, 25 de Noviembre de 1938 y 6 de Diciembre de 1938.

⁴ Cuando se analizan retrospectivamente los modelos que incidieron en la formación económica uruguaya se comienza con el colonial y se sigue con el artiguista, sin citar –o en el mejor de los casos sin abundar demasiado- en el “misionero”, olvidando que de ahí provino una de las corrientes demográficas que poblaron el territorio de la actual República Oriental del Uruguay. Sobre el particular véase Oscar Padrón Favre, *Ocaso de un pueblo indio*, Montevideo, Editorial Fin de Siglo, 1996.

⁵ Aníbal Barrios Pintos, *Paysandú en escorzo histórico*, Montevideo, Intendencia Municipal de Paysandú, 1979, páginas 13 a 61.

⁶ Danilo Veiga, *Desarrollo regional en el Uruguay: Características y evolución reciente*, Montevideo, CIESU, 1991, página 62.

⁷ Durante la guerra de la independencia se tendió a radicar el centro administrativo en el interior del territorio.

-
- ⁸ Véase, entre otros, Spencer Leitman, *Raíces Sócio-Econômicas da Guerra dos Farrapos*, Río de Janeiro, Graal, 1979, página 149 y siguientes y J. Rial y J. Klaczko, *Uruguay: El país urbano*, Montevideo, CLACSO-EBO, 1981, página 30.
- ⁹ Véase, entre otros, Beatriz Bosch, *Urquiza, el organizador*, Buenos Aires, Eudeba, 1963, páginas 64 y 65.
- ¹⁰ Véase Oscar Mourat, *La crisis comercial en la Cuenca del Plata (1880-1920)*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1973; Raúl Jacob, *Modelo batllista: ¿Variación sobre un viejo tema?*, Montevideo, Ed. Proyección, 1988 y Rial-Klaczko, op. cit., páginas 28 a 31.
- ¹¹ La aduana de Paysandú centralizaba los despachos de los resguardos habilitados para atender las exportaciones de los saladeros emplazados en la costa y que contaban con muelles propios (op. cit., Esteban Campal en *Los departamentos No. 11- Paysandú*, Montevideo, Editorial Nuestra Tierra, 1970, páginas 14 a 16).
- ¹² De una nómina de 2.572 propietarios que abonaron en 1884 en el departamento de Paysandú el impuesto a la contribución inmobiliaria sólo el 32% eran “orientales”. El resto eran italianos (25%), brasileños (18%), españoles (9%), franceses (8%), argentinos (5%), británicos (1%), alemanes y suizos (1%) (op. cit, *Anuario Estadístico de la República O. del Uruguay*, año 1884, Montevideo, Tipografía Oriental, 1885, página 352).
- ¹³ Por 1855 surgieron estas instituciones protobancarias en Salto y luego en Paysandú. Posteriormente, en 1858 y 1862 respectivamente, fueron sustituidas por bancos locales. Dos años después que en Montevideo, en 1859, el primer banco extranjero establecido en Uruguay, el *Mauá*, fue autorizado a instalar sucursales en Paysandú y Salto. En 1893 arribó a Paysandú y en 1905 a Salto el *Banco de Londres y América del Sud* (véase Raúl Jacob, *Más allá de Montevideo: los caminos del dinero*, Montevideo, Editorial Arpoador, 1996).
- ¹⁴ Fernandez Saldaña, J. M. y Miranda, C; *Historia General del Dpto. de Salto*; Montevideo, Imprenta Nacional, 1920; pág. 332.
- ¹⁵ Idem ant; pág. 277-78.
- ¹⁶ Diario *El Salteño*; 23 de Julio de 1865; pág. s/n; aviso.
- ¹⁷ *Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes*; Tomo V; pág. 870.
- ¹⁸ Barrán, J. P. y Nahum; B; *Historia Rural del Uruguay Moderno*; Tomo I (compendio); Editorial Banda Oriental, Montevideo, s/f; pág. 9 -20. Un estudio reciente sobre la penetración brasileña en la frontera uruguaya mediante la compra de tierras se encuentra en: Bleil de Souza, S; *Apropiacao da terra e producao pecuária no espaço fronteiriço brasileiro – uruguaio entre 1884 – 1930* (mimeo). Ponencia presentada en las *I Jornadas de Historia Regional Comparada*; Porto Alegre, 2000.
- ¹⁹ Oficialdegui, M; *Las relaciones comerciales uruguayo – brasileñas, 1888-1914* (mimeo); ponencia presentada en las *I Jornadas de Historia Regional Comparada*, Porto Alegre, 2000.
- ²⁰ Moraes, Ma. Inés; *Bella Unión de la estancia tradicional a la agricultura moderna, 1853-1965*; pág. 25-27.
- ²¹ Barrán, J. P. y Nahum, B; *Historia Rural del Uruguay Moderno*, Tomo II; Banda Oriental, Montevideo, 1971; pág. 587-613.
- ²² Acevedo, E; *Anales Históricos*; Montevideo, Barreiro y Ramos, 1934; Tomo IV; pág. 51.
- ²³ Moraes, M. I; Ob. Cit; pág. 29.
- ²⁴ Idem ant.

-
- ²⁵ Cosio, P; *Aduanas de fronteras*; Barreiro y Ramos, Montevideo, 1905; pág. 9.
- ²⁶ Idem ant, pág. 8 y 9.
- ²⁷ *Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes*. 1908; pág. 623-627.
- ²⁸ Idem ant.
- ²⁹ *Diario La Nación*; 25 de Octubre de 1920; pág. 1: “Zona Franca”.
- ³⁰ Martínez Montero, H; *Salto y su río*; Impresora Salto; Salto, 1956; pág. 5.
- ³¹ Proyectos de O’ Bryan (1910); J. J. Castro (1910); F. J. Ros (1921) y M. Bernárdez (1931). Véase: Barracchini, H; *Historia de las Comunicaciones en el Uruguay*; Instituto Histórico de Arquitectura; Facultad de Arquitectura, Montevideo, s/f; pág. 87-89 y 114.
- ³² Eduardo Acevedo, *Anales Históricos del Uruguay*, Montevideo, Barreiro y Ramos, 1934, tomo IV, página 52; José Pedro Barrán y Benjamín Nahum, *Historia Rural del Uruguay Moderno*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1971, tomo 2, páginas 539 a 541; *Síntesis histórica de los ferrocarriles en Uruguay 1869-1969*, Montevideo, AFE, 1969, página 13.
- ³³ El proyecto era más amplio pues pretendía fomentar la colonización y la agricultura, aprovechando los saltos del río Queguay, cerca de Paysandú, para la generación eléctrica de la que se servirían las industrias a instalarse en aquella ciudad (Carlos M. Maeso, *El Uruguay a través de un siglo*, Montevideo, páginas 196 y 274, y *Revista de la Federación Rural*, No. 91, febrero de 1926, páginas 42 a 50).
- La utilización de estos saltos, de ocho metros de altura en época de bajante, para la generación hidroeléctrica comenzó a tomar fuerza a partir de estudios difundidos en la primera década del siglo, cuando ya Paysandú tenía una planta de generación eléctrica a base de combustibles sólidos (1901), que pasó a abastecer de corriente alterna a la ciudad en 1929.
- ³⁴ El tasajo había surgido como sustituto del bacalao para alimentar a las marinerías de los buques en sus viajes transatlánticos, destacándose por su valor nutritivo (un quilo equivalía a dos kilos y medio de carne fresca, por la facilidad de transporte y por soportar las variaciones climáticas.
- ³⁵ Pedro Seoane, *El tasajo en la alimentación*, Montevideo, 1923,página 21.
- ³⁶ Aníbal Barrios Pintos, *Paysandú en su Bicentenario*, Montevideo, Editorial Minas, 1957, s.p.; Hugo Baracchini, *Historia de las comunicaciones en el Uruguay*, Montevideo, I.H.A.- Facultad de Arquitectura, s.a., página 108; Barrios Pintos, *Paysandú en escorzo...*, op. cit., páginas 225 y 254.
- ³⁷ En terrenos del saladero *Nuevo Paysandú* el ente estatal de combustibles instaló en 1934 una planta de almacenamiento y distribución. Posteriormente construyó una destilería de alcohol (1949) y una fábrica de portland (1972).
- ³⁸ Moraes, M. I; Ob. Cit; pág.40.
- ³⁹ Los Tratados de 1851 entre Uruguay y el Imperio del Brasil obligaban al primero a permitir la exportación de ganado en pie con destino al segundo, libre de impuestos.
- ⁴⁰ Alonso Criado, M; *Colección Legislativa*. 22 de junio de 1861 (pág. 465 del tomo 1852-65) y *Registro Nacional de Leyes y Decretos*; 1922, Junio 9. Pág.243.
- ⁴¹ Cosio, P; Ob. Cit; pág. 71.
- ⁴² Moraes, M. I; Ob. Cit, pág. 48-51.
- ⁴³ Idem ant.
- ⁴⁴ Idem ant.
- ⁴⁵ Idem ant.

-
- ⁴⁶ Idem ant; pág. 49-53.
- ⁴⁷ Idem ant.
- ⁴⁸ Un decreto de 1935 autorizó expresamente las exportaciones de ganado en pie con destino a Brasil, sin obligación de cambio, es decir al margen del férreo sistema de control de cambios para el comercio exterior que regía desde 1931. Esta situación se prorrogó hasta 1942. *Registro Nacional de Leyes y Decretos*, 1935, octubre 20; pág. 740 y *Registro Nacional de Leyes y Decretos*, 1942, Setiembre 18; pág.1942.
- ⁴⁹ En 1942 es abolido el régimen de exportaciones sin operación de cambio para el ganado en pie y se establece un tratamiento cambiario para igualar los precios de frontera a los precios del mercado nacional de ganado (Tablada). Así, las exportaciones en pie pasan a implicar operación de cambio, con un 30% a tipo dirigido y 70% libre. *Registro Nacional de Leyes y Decretos*; año 1942; 18/09/1942.
- ⁵⁰ *Registro Nacional de Leyes y Decretos*; año 1945; 17/02/1945.
- ⁵¹ Moraes, M. I; Ob. Cit; pág. 88.
- ⁵² Idem ant; pág. 156-161.
- ⁵³ Idem ant; pág. 193-195.
- ⁵⁴ Idem ant; pág. 213-240.
- ⁵⁵ Idem ant; pág. 241-266.
- ⁵⁶ Setembrino Pereda, *Paysandú y sus progresos*, Montevideo, 1896, cit. por E. Campal, en *Los Departamentos...*, op. cit., página 19.
- ⁵⁷ Campal en *Los departamentos...*, op. cit, página 20.
- ⁵⁸ *El Libro del Centenario del Uruguay*, Montevideo, Agencia Capurro, 1925, página 1048.
- ⁵⁹ Esa denominación se atribuye al ex presidente José Batlle y Ordóñez (Carlos Maeso, op. cit., página 417).
- ⁶⁰ El “litoral” también funcionó como un mercado regional de capitales: v.gr. empresarios argentinos crearon en 1906 una empresa destinada al mejoramiento gadero, y en 1911 capitales mixtos fundaron una fábrica de hielo (op. cit., Barrios Pintos, *Paysandú en escorzo...*, páginas 283 y 287).
- ⁶¹ Miguel Saralegui, “La industrialización de Paysandú se realiza en función de un fin social”, en *Paysandú- Exposición Industrial y Agraria- 1948* (Album), Montevideo, 1948, páginas 28 y 29.