

Charqueadas i instal·lacions frigorífiques a la frontera gautxa: el trànsit pel port de Montevideo a principis del segle xx*

per Susana Bleil de Souza

RESUM:

El treball pretén examinar, de forma breu, alguns aspectes del comerç d'exportació del *charque* i de la carn refrigerada produïts a la frontera entre l'Uruguai i el Rio Grande do Sul, especialment a la zona de Sant'Ana do Livramento, i exportats pel port de Montevideo, aprofitant la via fèrria que arribava fins a Rivera i les instal·lacions frigorífiques establertes en aquest port. Aquest comerç de mediació proporcionà als homes de negoci de Montevideo una important acumulació de capital gràcies a la consignació o el reembarcament de mercaderies. Així, el port de la capital uruguaiana encara conservava, a principis del segle xx, el que restava de l'antic comerç en trànsit: les importacions i exportacions dels camps fronterers de Rio Grande do Sul. Per la seva banda, però, l'estat meridional brasiler havia iniciat el seu procés de nacionalització del comerç, integrant el camp al mercat estatal. La frontera gautxa, durant la dècada dels trenta, estava sortint d'una estreta articulació econòmica amb els veïns *platinos* per integrar-se comercialment amb la resta de l'Estat meridional.

PARAULES CLAU:

Economia de frontera, Uruguai, Rio Grande do Sul, mercat nacional, *charque*, instal·lacions frigorífiques, ferrocarril.

ABSTRACT:

This article intends to examine some aspects of the export trade in *charque* and refrigerated meat produced in the border area between Uruguay and the Rio Grande do Sul, especially around Sant'Ana do Livramento, and exported through the port of Montevideo, taking advantage of the railway line to the border town of Rivera and of the port's refrigerators. This middleman trade was an important source of capital accumulation for the businessmen of Montevideo, through the consignment and reshipment of goods. At the beginning of the twentieth century, the port of the Uruguayan capital still preserved what was left of this old trade: the import and export of goods from the fields of Rio Grande do Sul. At the same time, however, Brazil's southernmost state was engaging in the process of trade nationalization, bringing the countryside into the national market. The Gaucho border, during the '30s, was shaking loose of its economic ties with its "Platino" neighbours and becoming commercially integrated within the southern State.

KEY WORDS:

Frontier economy, Uruguay, Rio Grande do Sul, home market, *charque*, refrigerators, railway.

* Traducció de Germà Wünsch

Introducció

La mediació regional havia modelat l'Uruguai del segle XIX i l'havia transformat en un magatzem de productes de trànsit que donava sortida als productes agropecuaris d'exportació de la regió de la Plata i permetia l'entrada de manufactures que proveïen la mateixa regió. En el present treball, el sentit del comerç en trànsit és similar a l'utilitzat per R. Jacob i O. Mourat,¹ d'acord amb la prestació de serveis, tant del comerç d'importació com del comerç d'exportació, finançat o no per l'Uruguai, però que es va aprofitar de les seves instal·lacions portuàries i ferroviàries.

Aquesta intermediació va ser practicada per «l'alt comerç» de Montevideo, format sobretot per empreses importadores que, moltes vegades, representaven els interessos europeus. Aquests comerciants, a causa de la seva representativitat social i de la seva força econòmica i política, van aconseguir imposar l'or, des de 1876, com a únic patró monetari. En resum, el *círculo orista* integrat per grans comerciants, prestadors, financers i rics *barraqueros* de Montevideo, monopolitzava la moneda i controlava el crèdit.

Una certa i gradual disminució d'aquest paper mitjancer dels comerciants uruguaians, a finals del segle XIX, amb relació als mercats del Paraguai i de les províncies litorals argentines, determinava una gran preocupació per a mantenir el comerç en trànsit amb l'últim veí que encara estava lligat al comerç oriental: Rio Grande do Sul. D'entre els més importants diaris de la gran premsa de Montevideo, dos demostraven bé aquesta preocupació, ja que eren els portaveus del gran comerç: *El Siglo* i *El Telégrafo Marítimo*. El 1895, *El Siglo* comentava que era impossible fer una estadística del comerç de trànsit. Les dades aportades pel representant d'una de les principals empreses amb un mercat consumidor exterior, informaven que Montevideo venia a Rio Grande do Sul, en gèneres i articles de magatzem, prop de deu milions de pesos a l'any.² D'altra banda, informacions de 1902 o 1903, estimaven el guany d'aquest trànsit en 12.000.000 de pesos or uruguaians, la qual cosa corresponia a prop de 10.000.000 de reis (moneda brasilera), quantitat que a finals dels anys vint, quintuplicada, els donava un guany entorn dels 50.000.000 en paper moneda.³

Aquest circuit de trànsit s'inseria en l'eix comercial de les ciutats bessones Sant'Ana do Livramento i Rivera, el més important de la frontera terrestre entre Uruguai i Rio Grande. Sant'Ana va sorgir inicialment com un camp militar, en el context de les lluites per a la definició de les fronteres. La seva continuació, en l'espai uruguaià, era la ciutat de Rivera, inicialment el poblat de Ceballos,

1. R. JACOB, *Modelo batllista. Variación sobre un viejo tema?*, Montevideo, Proyección, 1988, 12; del mateix autor, *Más Allá de Montevideo: los caminos del dinero*, Montevideo, Arpoador, 1996, i O. MOURAT, *La crisis comercial en la cuenca del Plata (1880-1920)*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1973.

2. E. ACEVEDO, «Nuestro comercio de tránsito», *El Siglo*, 9 de maig de 1895, 1.

3. H. P. VASCONCELLOS, *Uruguay-Brasil. Comercio e Navegação 1851-1927*, I, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1929, 651.

fundat el 1863 per a contenir, com a nucli polític, el constant avenç socio-econòmic de l'imperi brasiler. Sense límits físics naturals, les dues ciutats es presentaven sense interrupció de la seva urbanització. Sent complementàries des del punt de vista econòmic, l'activitat comercial d'ambdues era l'element fonamental de la seva expansió urbana. Els negociants de les ciutats frontereres, en general, efectuaven les seves compres a Montevideo, on tenien els seus lligams i crèdit obert. Les mercaderies adquirides presentaven avantatges en els preus i millors condicions que les adquirides en les ciutats de Rio Grande o de Porto Alegre. A més dels nòlits i les assegurances més barates, des de qualsevol banda del món fins a Montevideo, encara s'havien d'afegir els prejudicis existents en el litoral de Rio Grande com a resultat dels transbordaments, mutilacions de volants, pèrdues i avaries, que representaven capitals immobilitzats.

Partint d'aquestes consideracions, es pot entendre que les ciutats frontereres preferissin el mercat de Montevideo en lloc del mercat del litoral de Rio Grande. L'*atacadista* importador de capital uruguaià negociava amb una categoria de productes anomenats *«de removido»*, que es dipositaven o venien en els magatzems de duana sense pagar impostos. Mentrestant, un cop retirades, aquestes mercaderies estaven obligades a sortir del territori i de les aigües uruguaianes sent registrades com *«de trànsit»*.⁴

Al costat del comerç, activitat responsable de la constant expansió urbana, l'activitat ramadera es constituïa en la principal dinamitzadora de l'economia del municipi. L'augment dels ramats bovins i la millora de les races, l'expansió de reproductors europeus pel cuir, procedents de la regió de la Plata, o l'augment dels ramats ovins per a la producció de llana, es produïen principalment en les grans propietats.⁵

Davant de la crisi de la *charqueada*, per la disminució de la demanda, Uruguai i Argentina es van concentrar en la producció d'ovins que, consegüentment, creuaven tranquil·lament la frontera, per contraban, poblant les hisendes de Rio Grande. La producció de llana dels municipis meridionals de Rio Grande do Sul també era absorbida per les *barracas* uruguaianes.⁶ Però, tot i que la demanda de llana destinada a la indústria tèxtil europea continués augmentant, el camp de Rio Grande, molt especialment el municipi de Sant'Ana do Livramento, continuava desenvolupant la ramaderia bovina i d'acord amb aquesta activitat, a principis del segle xx, es van instal·lar les primeres *charqueadas* de la zona.

4. Vegeu els diaris de Sant'Ana: *O Maragato*, 29 d'octubre i 5 de novembre de 1898; *O Canabarro*, 27 d'octubre de 1898, i *O Maragato*, 17 de juny de 1899 que, per motius de conflictes polítics, es publicaven a la ciutat veïna.

5. Propietats de 4 mil a 29 mil hectàrees. Vegeu: N. O. SCHÄFFER, *Urbanização na Fronteira: Expansão de Sant'Ana do Livramento*, Porto Alegre, Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura Municipal de Sant'Ana do Livramento, 1993, 43. Per a la introducció del bestiar oví al camp vegeu: G. R. NEVES, *Fronteira Gaúcha (Fronteira do Brasil com o Uruguai)*, Tesi per a l'obtenció del títol de docent-lliure en geografia, Belo Horizonte, UFMG, 1976 (mimeo), 103-113.

6. NEVES, *Fronteira Gaúcha...*, 110, i R. PÉBAYLE, *Éleveurs et agriculteurs du Rio Grande do Sul (Brésil)*, Tesi doctoral, París, Université de Paris I, 1974, 251-252.

Les charqueadas de Sant'Ana i l'exportació a través de Montevideo

Cal examinar, encara que sigui de forma breu, alguns aspectes del comerç i l'exportació de *charque* i de carn refrigerada, ambdues de l'àrea de Sant'Ana do Livramento, com a representants d'aquestes activitats en la regió fronterera, que dirigien la seva producció justament a través del port de Montevideo, utilitzant, per tant, els frigorífics de trànsit del país veí.

Va ser a partir de 1890 quan es produí el creixement de l'activitat *charqueadora* a Rio Grande do Sul i, el 1909, ja hi havia trenta-sis establiments per a la preparació de *charque* a l'estat.⁷ Sant'Ana, en canvi, només va tenir les seves primeres *charqueadas* a principis del segle xx. Mentrestant, el bestiar de la zona era conduït als *saladeros* de l'Uruguai, a Bagé o a les *charqueadas* de propietaris orientals, a Quaraí i Barra do Quaraí.⁸ A principis de segle, Albino Costa, periodista que defensava els interessos comercials de Livramento, va enviar al Ministeri d'Hisenda una exposició justificativa, annexa al requeriment dels empresaris uruguaians Francisco Anaya i Pedro Irigoyen, demanant l'exempció dels drets per al material de construcció de la *charqueada* de Sant'Ana. La *charqueada*, que va rebre el nom de la ciutat, va ser fundada pels empresaris uruguaians el 1903 i va ser la primera del municipi.

És interessant revisar les opinions d'Albino Costa en defensa dels interessos industrials, comercials i ramaders del municipi a través dels seus memorials al Govern central. Dirigint-se al Ministeri d'Hisenda per a demanar l'exempció de tributs per als materials de *charqueada*, es pot observar quin era el pensament a principis del segle xx respecte del que seria considerat indústria i quins economistes eren partidaris dels arguments respecte del que podia ser considerat indústria. En el seu memorial A. Costa deia:

*«Na actualidade, todos os tratadistas de economia política classificam a criação de gados entre as indústrias agrícolas. Sans bétail point de agriculture, diz J. B. Say. A sciencia da agricultura ou agronomia, diz Milve Edward, compreende: a produção vegetal ou phitotechnia, a produção animal ou zootechnia.»*⁹

El Ministeri d'Agricultura va crear el 1890 els Comícios Agrícolas Regionaes per a *«facilitar a expansão das forças productoras em todos os ramos do trabalho»* i va establir premis *«para os melhores creadores de várias espécies de gado»*, i *«outros prêmios para o cultivo das terras»*.¹⁰ *«Desde então, ficou, em nossa legislação, classificada a indústria da criação como uma das indústrias agrícolas.»*¹¹

7. *Revista do Arquivo Público*, 8, Porto Alegre, Livraria do Globo, dezembro 1922, 240. Per a un estudi més detallat de les *charqueadas* i de les instal·lacions frigorífiques de l'Estat, vegeu: S. J. PESAVENTO, *Republica Velha gaúcha: charqueadores, frigoríficos, criadores*, Porto Alegre, Movimento/IEL, 1980; E. F. PIMENTEL, *Charqueadas e frigoríficos* [s. ed.], Tipografia do Cento, [s. d.].

8. SCHÄFFER, *Urbanização na Fronteira...*, 43.

9. A. COSTA, *Exploração agro-pecuária ou indústria saladeira*, Livramento, Tip. La France, 1904, 5. Observació: a totes les cites s'ha mantingut el portuguès de principis del segle xx.

10. COSTA, *Exploração agro-pecuária...*, 6.

11. COSTA, *Exploração agro-pecuária...*

Es pot veure que aquest posicionament estava conforme amb el pensament oficial del Partido Republicano Rio-Grandense que tenia entre les seves tesis «financieras e econômicas», el desenvolupament de l'«agricultura, criação e indústrias rurais»; «organizar o plano geral das vias [de transport] como garantia da defesa do território nacional, do desenvolvimento industrial do país e facilidade de suas relações exteriores»; i el proteccionisme: «proteção às indústrias do país».¹² Albino Costa va concloure en la seva exposició que: «A criação do gado é uma indústria agrícola do ramo agro-pecuário representando a parte industrial da zootecnia.» Queda, doncs, suficientment justificada la raó perquè els sol·licitants classifiquen com a establiment agrícola, per a efectes legals d'exempció de drets, la «charqueada que elles estão montando na cidade».¹³

La percepció de la indústria a principis del segle xx estava lligada a la transformació de la natura amb l'objectiu de beneficiar l'home. Això explica com la charqueada, una manufactura, podia ser considerada com una indústria. «Uma charqueada não é uma fábrica de manufaturas, como os teares, as fundições e outras, em que a matéria prima se transforma em produtos secundários.» Albino Costa resumia, d'acord amb l'experiència de l'època, que hi havia tres sistemes d'«exploração regular da indústria pecuária: o desdobramento da rez em xarque, o esquartejamento para camaras frigorificas, o transporte vivo, ou do gado em pé».¹⁴

La charqueada propietat d'Anaya i Irigoyen ocupava una àrea de 552 ha al marge dret del rierol Carolina, incloent-hi un bosc d'eucaliptus per al seu consum. Hi havia, a més de la charqueada, una fàbrica de llengües enllaunades, sabó i greix. La praia tenia capacitat per a 230 caps, i s'hi treballava amb una mitjana de noranta per hora. Hi havia tretze tancs de salaó. El 1911 hi va haver una matança de 70.500 caps. La forma de preparació de la carn era la de «tipo platino», el charque es «feito em salmora a quente. Dos tanques a carne passava para os esfumadores, sendo novamente salgada, agora pelo sal sólido, e em seguida tratada pelo sol e ao ar».¹⁵ La població de la charqueada era de 900 habitants, distribuïda entre 150 cases. La seva direcció corresponia a Pedro Irigoyen i la direcció de l'escriptori de vendes a Montevideo la desenvolupava Francisco Anaya.¹⁶ El 1917, es va vendre a la Companhia Armour de Frigoríficos una empresa nord-americana amb seu a Chicago.

La charqueada de la Sociedade Anônima Industrial e Pastoral presentava les mateixes característiques a la línia divisòria: predomini de capitals de la Plata i anglosaxons i sortida, per via ferroviària i navegació, pels ports de la Plata.¹⁷

12. J. L. OSÓRIO, *Partidos políticos no Rio Grande do Sul (período republicano)*, Pelotas, Globo, 1930. També a S. J. PESAVENTO, *A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina do trabalho (1889-1930)*, Porto Alegre, Mercado Aberto, 1988, 116.

13. COSTA, *Exploração agro-pecuária...*, 6-7.

14. COSTA, *Exploração agro-pecuária...*, 11.

15. F. PIMENTEL, *Aspectos de Sant'Ana do Livramento*, Porto Alegre, Continente, 1943, 243.

16. PIMENTEL, *Aspectos...*

17. SCHÄFFER, *Urbanização na Fronteira...*, 45.

La *charqueada* de São Paulo, propietat de la Companhia Progresso Uruguai-Brasil, es va fundar el 1910 amb capitals uruguaians i brasilers. Més tard, va pertànyer a la Cooperativa Santanense de Lãs, com també va passar amb la *charqueada* Bela Vista, la més important de les *charqueadas* menors de Livramento.¹⁸

El *charque*, com els altres productes derivats de la ramaderia, seguia tenint el port de Montevideo com a intermediari de bona part de les exportacions. Des de la ciutat-port, el *charque* es reexportava cap a Cuba o el mateix Brasil, per proveir les poblacions de renda baixa de Rio de Janeiro, Bahia i del nord-est del país. El director del port de Porto Alegre relatava que:

*«Exceção feita do fumo, a herva e o aguardente cujo consumo se faz no próprio território uruguaio, os couros, as lãs e os produtos bovinos, que exportamos para os nossos vizinhos, contrabandeados ou não, fazem allí um simples transito, em demanda do porto de Montevideo para re-exportação».*¹⁹

El mateix director afirmava també que:

«No 1º semestre de 1927, por exemplo, transitaram pelo territorio Uruguayo com destino a exportação, dentre outros, os seguintes productos brasileiros:

<i>Xarque</i>	<i>9.173.250 kg.</i>
<i>Chifres</i>	<i>63.540 kg.</i>
<i>Couros de carneiro</i>	<i>910.436 kg.</i>
<i>Couros vaccuns salgados</i>	<i>211.912 kg.</i>
<i>Couros vaccuns seccos</i>	<i>493.350 kg.</i>
<i>Lã</i>	<i>3.973.788 kg.</i>
<i>Produtos porcinos</i>	<i>152.212 kg.»</i>

Els factors que atreien cap al port de Montevideo la producció de frontera gautxa, en lloc d'utilitzar el port del seu propi Estat, eren ben coneguts: les *charqueadas* i instal·lacions frigorífiques de frontera tardaven menys temps en fer arribar la seva producció a Montevideo que al port de Rio Grande, i el nòlit ferroviari era menor i s'evitaven els impostos i despeses suplementàries que carregaven les exportacions pel port brasiler. A més d'això, el volum i l'abundància de càrregues majors al port de Montevideo, feien els seus nòlits més barats que al port de Rio Grande.²⁰ Una càrrega que tardava entre vuit i deu dies per arribar al port de Rio Grande, arribava a Montevideo en menys de tres dies, a més, els ferrocarrils uruguaians concedien una sèrie d'avantatges

18. SCHÄFFER, *Urbanização na Fronteira...*, 49.

19. H. I. DOMINGUES, *Notas sobre a evolução econômica do Rio Grande do Sul: Estudo do commercio de exportação riograndense*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1929, 45-46.

20. VASCONCELLOS, *Uruguay-Brasil...*, II, 277.

a la càrrega provinent de la frontera brasilera, com ara bonificacions, franquícies, etc.²¹ Les despeses del manteniment diari dels vaixells, de les taxes portuàries, dels impostos i d'altres conceptes es distribuïen sobre un «*volume muito maior de carga em Montevideu do que no porto de Rio Grande*» i permetien a les «*companhias de navegação cobrar no porto uruguaio um frete marítimo muito menor*» que el del port de Rio Grande.²²

A més, un tercer factor d'atracció per part de Montevideo era la facilitat de negociar la venda dels productes en aquesta ciutat. Era necessari considerar el volum de la producció ramadera «*vendida a 'barraqueiros' de Montevideu, ou ainda confiada a 'comisionistas' uruguaiois para ser negociado com os compradores europeus ou norte-americanos e, assim, ser re-exportada*», ja que no existia a «*Rio Grande nenhuma grande casa compradora de frutos do país*» que es pogués comparar a les «*grandes barracas de Montevideu*».²³

Montevideo tenia un gran interès per mantenir aquest comerç de trànsit amb Rio Grande do Sul, ja que hi havia molts avantatges: l'augment del tràfic per les vies fèrries i l'enriquiment de les companyies ferroviàries angleses establertes, el desenvolupament de les institucions bancàries i comercials, estrangeres i nacionals i les facilitats concedides a l'exportació a causa de l'abundància de transports marítims i la reducció dels nòlits.²⁴ Com a conseqüència, es concedien una sèrie de «favors especials» al trànsit de mercaderies, com l'emmagatzematge gratuït per un llarg període de temps i el «*permissão do enfardamento desses produtos misturados com os similares do paiz, para a sua re-exportação, mediante um simples 'vale de trânsito'*» que evitava el cobrament d'impostos quan el producte sortia del país.²⁵ Sorgia l'argument que l'exportació ramadera de Rio Grande, barrejada amb la uruguaiana, molt superior i més acreditada, guanyava en cotització en els mercats estrangers, però els avantatges que podrien obtenir els productors desapareixien pels guanys que obtenien els comerciants intermediaris.²⁶

El contraban d'exportació a la frontera

Les xifres oficials referents a les sortides fetes legalment per la frontera i per l'embocadura de Rio Grande no computaven, evidentment, una gran part de la producció de l'oest de Rio Grande que sortia clandestinament per les línies divisòries de l'Estat.²⁷ El director del port de la capital va concloure en els seus estudis:

21. VASCONCELLOS, *Uruguay-Brasil...*
22. VASCONCELLOS, *Uruguay-Brasil...*, 278.
23. VASCONCELLOS, *Uruguay-Brasil...*, 279.
24. VASCONCELLOS, *Uruguay-Brasil...*
25. VASCONCELLOS, *Uruguay-Brasil...*
26. VASCONCELLOS, *Uruguay-Brasil...*, 280.
27. DOMINGUES, *Notas sobre a evolução econômica...*, 31.

*«Sendo, aliás, a fronteira de indústria essencialmente pastoril, cujos productos representam os valores mais altos no conjunto da vasta produção geral, e aquelles que mais aproveitam do contrabando, fácil é compreender que as cifras divulgadas da nosa exportação legalizada acham-se sensivelmente desfoleadas, com grave damno para a posição do Rio Grande do Sul na quadro da exportação geral do paiz».*²⁸

El comerç legal d'exportació per la frontera, anava decreixent a finals dels anys vint, en contradicció amb el creixement econòmic dels municipis d'aquesta zona de l'Estat. Això era un senyal que el contraban d'exportació per la frontera continuava inquietant el Govern. És suficient observar els números dels municipis de la frontera:

*«Uruguayana, por exemplo, em 1907 exportou 6.890 toneladas de mercadorias e, após um commercio irregular, chegou a exportar 19.912 toneladas em 1919, retrocedendo para 8.506 toneladas em 1924; melhorou, porém, sua posição com 15.903 toneladas em 1926 e 16.379 em 1927. Em Quaraby o decrescimento é mais notavel ainda. As suas exportações foram de 13.272 toneladas em 1917, 6.962 em 1926 e 5.124 em 1927. Itaquy registrou a exportação de 2.521 toneladas em 1926, já tendo occupado a casa das 11.000 em 1912. Em 1927 declinou, ainda, para 2.255 toneladas. São Borja accusou a exportação de 3.695 toneladas em 1907; atingiu o maximo de 6.577 toneladas em 1912 e retrocedeu para 2.601 toneladas em 1926 e 379 em 1927. Jaguarão, depois de recencear uma exportação de 1.199 toneladas em 1910, retornou a cifras inferiores, exportando 285 toneladas em 1926 e 352 em 1927. Santa Victoria do Palmar exportou 981 toneladas em 1915, accusou em 1926 - 222 toneladas e em 1927 á de 108 tone-ladas apenas».*²⁹

Les xifres del comerç gautxo amb l'Uruguai denunciaven un fort contraban:

*«Incrementando o intercambio com as republicas vizinhas tudo faz crer que as remessas de nossas sobras para os mercados do Prata tenham-se dado em progressão crescente, notadamente quanto ao xarque, couros, cabelo, fumo, herba-matte, lã, sebo e outros artigos de alto preço e de desenvolvida produção da região fronteira e serra».*³⁰

Passa el mateix amb la reducció dels impostos d'exportació sobre articles com ara: els cuiros, d'un 10% a un 4% entre 1904 i 1928; la carn fumada, d'un 10% a un 6%; la yerba mate i el charque, d'un 6% a l'1%; malgrat l'exportació lliure de tributs de les conserves i els subproductes de les instal·lacions

28. DOMINGUES, *Notas sobre a evolução econômica...*, 31.

29. DOMINGUES, *Notas sobre a evolução econômica...*, 31, 32.

30. DOMINGUES, *Notas sobre a evolução econômica...*, 32.

frigorífiques el contraban es continuava practicant en escala ascendent.³¹ El 1909, l'informe del consolat brasiler a Montevideo destacava el fet que entre les dades enviades al ministeri no constaven les xifres relatives al *charque* vingut de Rio Grande do Sul, de trànsit per Montevideo, amb destí als ports brasilers. La *Gazeta de Notícias* de Rio de Janeiro, de 10 de desembre de 1909, publicava, en un fragment traduït per l'ofici consolar:

«Estamos informados de que aos portos do extremo norte chegam grandes partidas de xarque, nominalmente oriundas de xarqueadas brasileiras, estabelecidas perto da nossa fronteira com o Uruguay, que passam em trânsito por Montevideú.

Este xarque, sob o pretexto de maior facilidade de transporte, atravessam, em trânsito, a República do Uruguay e, do porto de Montevideó, é expedido, em navios de carga, para as praças de Pará e Manáos.»³²

Més endavant, el mateix diari continuava:

«Já é de véras por lastimar que a deficiencia de transporte interno no Rio Grande do Sul dê motivo a que o xarque nacional, preparado nas vizinhanças da fronteira, se escoe, em trânsito, para um porto estrangeiro, de onde vem para os portos nacionaes em navios de carga, que fazem assim grande concorrência á cabotagem nacional.»³³

L'exportació d'articles de producció nacional per als ports del país, a través del trànsit amb els països limítrofs, estava reglamentada pel Decret núm. 8.547, de l'1 de febrer de 1911.³⁴ Així, quan un *charqueador* de Rio Grande desitjava exportar per a qualsevol lloc del Brasil certa quantitat de fardells de *charque*, a través del territori uruguaià, havia de demanar un certificat de trànsit per un número determinat de fardells de *charque* i donar els noms dels comerciants establerts en els diversos ports. Un cop acceptat l'embarcament es lliurava un certificat de trànsit al comerciant.³⁵ El *charqueador* uruguaià que volia exportar al Brasil certa quantitat de fardells de *charque* per contraban, comprava a un exportador brasiler un certificat d'exportació de *charque* de trànsit per als ports brasilers. El frau girava entorn del representant d'hisenda brasiler que certificava l'embarcament d'una mercaderia inexistent. El *charqueador* brasiler venia el certificat al seu col·lega uruguaià que feia l'exportació del

31. DOMINGUES, *Notas sobre a evolução econômica...*, 45.

32. Brasil, Ministério das relações exteriores, *Ofício do Cônsul José Calmon Nogueira Valle da Gama ao Ministro José-Maria da Silva Paranhos*, Barão do Rio Branco, Montevideú, 21 de maig de 1910.

33. Brasil, Ministério das Relações Exteriores, *Ofício do Cônsul...*

34. J. R. SILVA, *A fronteira do Sul. Estudo geographico, economico, historico e fiscal*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922, 509.

35. SILVA, *A fronteira do Sul...*

seu *charque* cap als ports brasilers com si la mercaderia procedís del Brasil de trànsit pel territori uruguaià i, per tant, exempta del pagament de drets d'importació a Brasil. Aquest procés d'engany a hisenda va ser descrit per F. Resende Silva, encarregat pel ministre d'Hisenda d'inspeccionar els serveis de la delegació fiscal a Rio Grande do Sul, entre el 1919 i el 1921.³⁶ El 1928, Getúlio Vargas, aleshores president de l'Estat, es pronunciava respecte al contraban de *charque*:

*«o contrabando do charque, pelo tráfico clandestino de guias, é a introdução directa de mercadoria estrangeira, lesando tambem directamente a produção nacional, pela interferencia dum factor estranho, capaz de abarrotar os nossos mercados, aniquilando a industria e a criação.»*³⁷

A més del procés d'explotació fraudulenta a través dels albarans falsos, vist anteriorment, hi havia el fet que el *charque* produït al Mato Grosso es canviava a Montevideo. El *charque* de Mato Grosso es destinava a Rio de Janeiro, enviat pel Ferrocarril del Noroeste amb destí a Montevideo per a ser despatxat. Allà es realitzava el canvi: el *charque* gros de la Plata s'enviava a Rio de Janeiro, acompanyat d'albarans de procedència brasilera, i el prim del Brasil s'expedia a Cuba com si fos de procedència uruguiana.³⁸

El president de l'Estat, Getúlio Vargas, considerava que: *«a vantagem de possuirmos um mercado próprio de consumo para o nosso principal produto de exportação, é destruída pela concorrência fraudulenta da mercadoria estranha.»*³⁹ I va concloure:

*«penso que o único meio viável, eficaz e definitivo para extinguir o contrabando de xarque, será o que vulgarmente chamamos a desnacionalização do producto, isto é, a promulgação duma lei, considerando como de produção estrangeira todo o xarque que não transitar sómente pelo território nacional.»*⁴⁰

La llei brasilera que va desnacionalitzar el *charque* de producció nacional, en trànsit pel territori estranger per a reintroduir al país, es va aplicar el 1929. Amb aquesta mesura, el *charque* havia de pagar l'impost d'importació quan reingressava al territori brasiler, com feia el *charque* de la Plata.

36. SILVA, *A fronteira do Sul...*, 510.

37. *Mensagem do Presidente do Estado Getúlio Vargas à Assembléa de Representantes do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, A Federação, 1928.

38. *Mensagem do Presidente do Estado...*

39. *Mensagem do Presidente do Estado...*

40. *Mensagem do Presidente do Estado...*

La crisi de la charqueada i l'arribada de les instal·lacions frigorífiques

L'economia ramadera de Rio Grande do Sul durant la República Vella es va caracteritzar per una situació de crisi contínua, amb un cert període de recuperació durant la Primera Guerra Mundial. La ramaderia del sud travessava un període d'estancament, amb una reduïda capacitat d'acumulació, una tecnologia primitiva i baixa rendibilitat:

«A crise configurava-se não somente no plano da produção —uma pecuária extensiva e uma charqueada obsoleta, em descompasso tecnológico com os avanços mais recentes de frigorificação da carne— mas também do mercado. Revelara-se, claramente, o drama gaúcho de produzir para o mercado interno um artigo que, apesar de apresentar um elevado custo de produção, não podia ser oferecido a um alto preço, pois, com isto, tanto se restringia o consumo quanto induzia o aparecimento de concorrentes.»⁴¹

En el quadre inferior es pot veure la caiguda de la producció de carn salada en el canvi de segle.⁴²

Quinquenni	Uruguai	Argentina	Frontera	Rio Grande	Total
1890-1894	2.532,250	3.326,900	377,700	2.150,000	8.386,850
1895-1899	2.979,500	1.954,700	245,600	1.425,000	6.604,850
1900-1904	2.897,000	1.203,200	358,200	1.589,000	6.113,100
1905-1909	2.551,900	834,000	950,700	1.997,000	6.399,800
1910-1914	1.822,750	454,500	1.592,600	1.747,000	5.734,400

A la Plata, en canvi, les instal·lacions frigorífiques ja havien substituït els *saladeros*. El procés va ser brusc a l'Uruguai. En tres anys, de 1912 a 1914, la nova indústria va substituir la tradicional.⁴³ La gran transformació es va produir exactament el 1913, quan per primera vegada el volum de carn congelada exportada per les instal·lacions frigorífiques va ultrapassar el volum de *charque* exportat pels *saladeros*. El revers de l'era del frigorífic era la ruïna progressiva de la indústria nacional i del *charque*.⁴⁴ El 1900 funcionaven a l'Uruguai dinou

41. PESAVENTO, *República Velha...*, 290.

42. E. ACEVEDO, *La propaganda de «El Siglo» en 1915*, Montevideo, Imprenta El Siglo Ilustrado, 1915, 95. No és l'objectiu d'aquest treball una anàlisi de la substitució dels *saladeros* i *charqueadas* pels frigorífics. Per a aquest tema vegeu J. P. BARRAN i B. NAHUM, *Historia rural del Uruguay moderno*, V i VI, Montevideo, Ed. de la Banda Oriental, 1967-1978. Per al cas de l'Uruguai i de Rio Grande do Sul vegeu PESAVENTO, *República Velha...*

43. BARRAN i NAHUM, *Historia rural del Uruguay moderno...*, VII, 207.

44. BARRAN i NAHUM, *Historia rural del Uruguay moderno...*, V, 147.

charqueadas que sacrificaven anualment 600 mil caps de bestiar per al *charque*. El 1927 només hi havia una *charqueada* activa a Montevideo, la de R. Tabares & CIA.⁴⁵

A partir de la instal·lació dels primers frigorífics a la Plata, es va iniciar una lluita entre els capitalistes nord-americans i els anglesos pel mercat de la Plata, que va culminar amb l'adopció d'una divisió dels productes dels vaixells frigorífics: 41,35% per als nord-americans; 40,15% per als britànics i 18,5% per als argentins.⁴⁶ Les instal·lacions frigorífiques de l'Uruguai es van establir a la regió de Montevideo i al litoral sud. Els motius eren diversos: la proximitat amb el bestiar amb més qualitat del litoral sud i centre-sud i amb la regió d'hivernada, l'extensió de la xarxa ferroviària que s'obria en forma de ventall des de la capital fins a totes les zones del país, l'existència d'una *tablada* prestigiosa, l'abundància de mà d'obra i també, en el cas de Montevideo, ser el gran centre de les transaccions mercantils i el principal port transatlàntic de la República.⁴⁷

La Primera Guerra Mundial va comportar previsions optimistes per a la indústria frigorífica de la Plata. La guerra va augmentar els preus i va ampliar la demanda, ja que la indústria del fred havia d'alimentar grans multituds mobilitzades. L'economia ramadera va prolongar l'eufòria dels bons preus durant més d'un any després del final de la guerra fins a submergir-se en una crisi deflacionista a partir de 1920-21, tant a l'Uruguai com a la resta del món.⁴⁸

La darrera empresa del fred que va entrar en el procés de monopolització dels capitals exteriors va ser Frigorífico Anglo, originalment era l'empresa Liebig's Extract of Meat Company Limited, que va ser transformada en frigorífica i adquirida per una firma anglesa el 1924. A partir d'aquí, el Riu de la Plata estava totalment controlat. El comerç de carns i subproductes va ser atorgat a nou empreses frigorífiques que controlaven tots els mecanismes, des de la sortida del bestiar de les mans dels hisendats fins a l'arribada als escorxadors del seu principal mercat, el mercat anglès.⁴⁹

Pel que fa a Rio Grande do Sul, Sant'Ana va destacar a l'Estat, amb una evolució del sacrifici de bestiar local de noranta mil caps el 1900 a cent vint mil el 1912, xifra que es va reduir a la meitat durant la Primera Guerra Mundial. Com a la regió de la Plata, a Rio Grande do Sul, la classe dominant era conscient de la crisi per la qual passava la *charqueada* i no estava al marge de la substitució d'aquesta manufactura pels processos més avançats de refrigeració de la carn. El secretari d'Hisenda, Álvaro Batista, en el seu informe de 1909 considerava que la indústria més rendible i més productiva per a l'Estat i per als particulars era la del *charque*, però era transitòria. En aquest mateix informe ponderava:

45. Brasil, Ministério das Relações Exteriores, *Ofício do Adido Comercial Décio Coimbra ao Ministro Octavio Mangabeira*, Montevideu, 1 de setembre de 1928.

46. BARRAN i NAHUM, *Historia rural del Uruguai moderno...*, VII, 217.

47. BARRAN i NAHUM, *Historia rural del Uruguai moderno...*, VII, 175.

48. G. VÁZQUEZ FRANCO, «Ingleses, ferrocarriles y frigoríficos», *Enciclopedia Uruguaya*, III, Montevideo, Ed. Reunidas i Editorial Arca, 1968, 98.

49. VÁZQUEZ FRANCO, «Ingleses...».

*«O xarque não transpoz ainda os limites das republicas platinas e o do Brazil, senão para ir à Cuba. É, portanto, uma indústria que tende a desaparecer; e, como a nossa principal riqueza consiste na criação do gado, o futuro econômico do Rio Grande está ameaçado, e desde já cumpre-nos estudar e resolver o problema do emprego do nosso gado.»*⁵⁰

Més endavant afirmava: *«O governo do Rio Grande do Sul previu a extinção do xarque, como alimento e a necessidade de empregar a carne, como matéria prima de outros preparados alimentares.»*⁵¹ Emfasitzant la necessitat de desenvolupar nous processos per a prevenir la crisi que patiria *«uma indústria grosseira e condenada»*,⁵² el secretari Alvaro Batista comentava el que succeïa amb la indústria del *charque* a l'Argentina:

*«As indústrias que a devem substituir estão em pleno florescimento, e a substituição vai dar-se sem abalo econômico, e antes, com inmensas vantagens, aumento de lucro, resultante de um commercio universal, que tomará grandes proporções porque a carne congelada e as conservas têm aberto o mercado mundial.»*⁵³

El secretari arribava a la conclusió que mentre les «indústries substitutives» portaven la primera matèria, el bestiar, a qualsevol mercat del món, Rio Grande continuava assecant i salant la carn com si no estigués convençut que aquest aliment, cada cop menys necessitat, desapareixeria del comerç.

El 1915, els ramaders ja discutien la qüestió de la instal·lació dels frigorífics. La União dos Criadores, associació creada dos anys abans, va decidir fundar una instal·lació frigorífica a la ciutat de Rio Grande. Amb aquesta proposta s'argumentava que la producció podia sortir via marítima, comptant amb la desobstrucció de l'embocadura⁵⁴ i la construcció del port. En la discussió hi va prendre part el cònsol de l'Uruguai, Vicente Carrió, que defensava l'establiment d'unes instal·lacions frigorífiques a la frontera, però precisament a Sant'Ana, segons l'abundància de matèria primera i de les facilitats d'exportació via Montevideo.⁵⁵ La frontera realment presentava diversos avantatges: era la regió més poblada pels ramats bovins, a més de poder comptar amb el bestiar importat de l'Uruguai. Livramento es trobava tan proper als ferrocarrils uruguaians com als brasilers i, per tant, podia donar sortida a la seva producció pel port

50. *Relatório apresentado ao Presidente do Rio Grande do Sul pelo Secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Alvaro Baptista*, Porto Alegre, A Federação, 1909, vol. 1, 66.

51. *Relatório apresentado ao Presidente...*, 67.

52. *Relatório apresentado ao Presidente...*, 67.

53. *Relatório apresentado ao Presidente...*, 68.

54. PESAVENTO, *República Velha...*, 110.

55. Vegeu les propostes del cònsul uruguaià i els arguments per a la instal·lació de cambres frigorífiques a la ciutat de Rio Grande a: «Frigorífico, Rio Grande», *A Estancia*, 26, Porto Alegre, 496-531, abril 1915. *A Estancia* era l'òrgan de la União dos Criadores do Rio Grande do Sul.

de Montevideo. Davant de la proposta del cònsol uruguaià, considerada una intromissió en els assumptes interns de l'Estat, es van aixecar:

«As críticas dos elementos locais, que denunciaram o fato de que a proposta do cònsul uruguaio ocultaria o interesse de desviar para Montevideu toda a produção de carnes gaúcha. Logo, escaparia do fisco rio-grandense toda a cobrança de taxas e toda a despesa com fretes. Em outras palavras, parte da riqueza que poderia ficar no Rio Grande do Sul, escoava para o país vizinho. Logo, o frigorífico, ao utilizar o serviço de viação férrea e portuária do Uruguai, beneficiaria mais o Estado Oriental do que o Rio Grande.»⁵⁶

L'establiment d'instal·lacions frigorífiques a la frontera

El Govern, amb la Llei 148 de 12 de novembre, va dispensar dels impostos els establiments frigorífics fundats a l'Estat. Però, malgrat els estímuls governamentals, la importació d'unitats frigorífiques només es va produir a finals de la guerra i

«o local escolhido para o início dessa gigantesca organização foi Sant'Ana do Livramento pela sua privilegiada localização geográfica e ligada diretamente ao Porto de Montevideu através da estrada de Ferro do Uruguai.»⁵⁷

El 1917, es va vendre la *charqueada* Sant'Ana a una empresa nord-americana, amb seu a Chicago des de 1867, la Companhia Armour. Per a la construcció de les instal·lacions es van dur de l'Uruguai enginyers i constructors, mentre que els equipaments i capitals venien dels Estats Units via Montevideo. Tota la divisió operativa venia de l'exterior.⁵⁸

«Depois de várias negociações a 27 de fevereiro de 1917 a Companhia Armour do Brasil adquiriu o estabelecimento saladeril pertencente à firma "Anaya e Irigoyen". A firma constituiu-se em 19 de junho do mesmo ano com o capital na época de dois mil contos. Pouco tempo depois, a Companhia já havia empregado nove mil e quinhentos contos, sendo que sete mil em imóveis, campo, casas, frigorífico em construção e o restante em máquinas e instalações.»⁵⁹

Inicialment, l'Armour de Livramento es va dedicar a la fabricació de conserves, produint també llustre i sabó. La seva primera exportació, feta pel port de

56. PESAVENTO, *República Velha...*, 111.

57. El 1917 neixia l'Armour. *A Plateia i A Folha Popular*, suplementos especials, Sant'Ana do Livramento, 1974.

58. *A Plateia i A Folha Popular*, suplementos especials, Sant'Ana do Livramento, 1974.

59. *A Plateia i A Folha Popular*, suplementos especials, Sant'Ana do Livramento, 1974.

Montevideo, va ser de 1.347.552 quilos.⁶⁰ En aquesta època, el diari de Sant'Ana, *O Maragato*, publicat a Rivera per motius polítics partidistes, anunciava que la societat Frigorífico Armour de la Plata ja organitzava les bases i condicions per a fundar un dipòsit frigorífic al port de Montevideo:⁶¹

*«A saída da produção por Montevidéu acentuava a vinculação com o Prata. Para a exportação de carnes a frio a Armour dispunha de um ramal ferroviário que atingia as instalações frigoríficas e por onde chegavam os vagões que levavam os derivados de carne para um hangar naquele porto do Prata.»*⁶²

El setembre de 1918 va arribar a l'Estat el president de les companyies frigorífiques Armour d'Amèrica del Sud, Hanford E. Finney. En una entrevista concedida al diari de la capital *Correio do Povo*, transcrita pel diari fronterer *O Maragato*, el president d'Armour es referia a l'expansió de les activitats de la companyia a l'Argentina, l'Uruguai, el Paraguai, Xile i Brasil, on s'estaven instal·lant dos instal·lacions frigorífiques, una a São Paulo i l'altra a Sant'Ana, que seria la seu de la Companhia Armour do Brasil. Hanford E. Finney deia a l'entrevista, respecte del port de Rio Grande:

*«Para que elle seja frequentado pelos vapores transatlanticos, [...] é preciso melhorar não sómente as vias ferroviarias mas tambem as terrestres, para que possam transportar até aquelle porto os productos do interior do Estado em quantidade sufficiente para darem cargos a taes vapores. Este Estado produz muito, porém, tem pouquíssimos meios de transporte.»*⁶³

Més endavant, en la mateixa entrevista, Finney considerava que la confiança en l'Estat era tan gran que la Companhia Armour no va dubtar a invertir dos milions i mig de dòlars americans en les seves instal·lacions frigorífiques de Sant'Ana,

*«em vista das vantagens oferecidas pelo governo e pela estrada central do Uruguay, a Armour exporta seus productos via Montevidéo. Mas desde que o governo do Rio Grande do Sul e a estrada de ferro ofereçam as mesmas vantagens, a Companhia [exportarà] a sua produção pelo porto do Rio Grande.»*⁶⁴

El president d'Armour aclaria, a més, que els vagons especials per al transport de carns congelades o refrigerades s'estaven construint per compte de la companyia Ferrocarril Central de Uruguay.

60. PIMENTEL, *Aspectos...*, 217.

61. «De actualidade», *O Maragato*, Livramento, 30 gener 1917, 1.

62. SHÄFFER, *Urbanização na Fronteira...*, 45.

63. «A industria frigorífica no Rio Grande do Sul», *O Maragato*, Livramento, 18 setembre de 1918, 1.

64. «A industria frigorífica...».

El 1918, la *charqueada* instal·lada per la Sociedade Anônima Industrial e Pastoral, es va vendre a una altra companyia nord-americana, la Wilson, que inicialment produïa carn en conserva, greix, ossos, pèls, urpes i nervis, carns de vedells i de vaques. A l'època, la companyia posseïa unes petites instal·lacions frigorífiques amb projectes d'ampliacions. La Wilson també exportava pel port de Montevideo, des d'on els seus productes, com els d'Armor, anaven als mercats internacionals. La Wilson exportava carn refrigerada el 1919 i l'Armor va passar a fer el mateix a partir de 1920. Ambdues exportaven per Montevideo i des d'allà els productes arribaven als mercats internacionals.

Després de la guerra, el sector de les carns refrigerades va travessar un període de dificultats, *«devido ao número excessivo de companhias frente à disponibilidade de gado para o abate e frente ao mercado consumidor nacional e principalmente internacional»*.⁶⁵ Amb la fi de l'excelsion proveïment vinculat a la mobilització de la guerra, el mercat mundial va patir una reorganització i, en conseqüència, les exportacions de carns en conserva i congelades es van reduir dràsticament. Mentrestant, les instal·lacions frigorífiques Armour de Livramento van ser de les poques de Rio Grande que es van mantenir en actiu durant tot el període de la República Vella, malgrat la disminució general de la producció de la indústria del fred.

El mercat mundial de carns congelades a Amèrica Llatina, a finals dels anys vint, participava

«com 40% e, neste percentual, a Argentina supre 84%, o Uruguai 10%, e o Brasil 6%. A situação dos frigoríficos instalados no Rio Grande do Sul é exemplo acabado da localização e função periférica-dependente na formação e no mercado mundial».⁶⁶

Conclusió

El comerç de mediació va proporcionar als homes de negocis de Montevideo una important acumulació de capital. El comerç en trànsit regional va possibilitar aquesta acumulació a partir de la consignació o reembarcament de les mercaderies. El port de la capital uruguaiana, inaugurat tardanament, va intentar conservar el que restava d'aquest comerç: les importacions i exportacions del camp fronterer de Rio Grande do Sul. Mentrestant, l'Estat del sud havia iniciat el seu procés de nacionalització del comerç, amb les temptatives d'integrar el camp en el mercat estatal, liderat pel comerç litoral a través de les millores de la seva infraestructura portuària i ferroviària.

65. G. MÜLLER, *Periferia e dependência nacional - estudo do desenvolvimento do capitalismo no Rio Grande do Sul*, São Paulo, FELCH/USP, 1972 (mimeo), 64.

66. MÜLLER, *Periferia e dependência...*

El Brasil d'aquest període travessava una fase de transició capitalista. Durant la República Velha, el mercat era una articulació de mercats estatals que només a partir de 1930 van passar a integrar-se sota el comandament de l'eix Rio-São Paulo. La frontera gautxa estava sortint durant aquest període d'una estreta articulació econòmica amb els seus veïns de La Plata, passant a integrar-se comercialment a la resta de l'Estat del sud, possibilitant una major acumulació interna de capital.

Aquest era un període de subordinació dels «espais productius» amb concurrència intercapitalista. Era una fase de competència pels mercats: una lluita per a tancar les economies que es realitzaven en els diversos «espais regionals» dins del tot de l'economia nacional. Intentant unificar el mercat intern de l'Estat i de la frontera amb les places comercials del litoral, el Govern del Partido Republicano Rio-Grandense, en la dècada dels vint, va prendre una sèrie de mesures per a nacionalitzar i integrar el comerç gautxo, com la nacionalització del *charque* exportat pel port de Montevideo, l'estatalització del port de Rio Grande i dels ferrocarrils gautxos, i l'organització del banc de Rio Grande do Sul, perquè els hisendats no tinguessin més necessitat de recórrer als préstecs dels *barraqueros* uruguaians.

Pel que fa a Sant'Ana do Livramento, durant molt de temps el municipi va reclamar, ateses les dificultats amb els transports, poder arribar al port de Rio Grande. El ferrocarril de Rio Grande va arribar a la ciutat quasi dues dècades després que el ferrocarril uruguaià a la ciutat de Rivera. Malgrat la connexió amb el port de Rio Grande, el trajecte presentava innombrables dificultats, ja que era necessari donar «*uma tremenda volta por Cacequi [...] por uma via de tala estreita, mal construída, imprópria para o tráfeço rápido e pesado*».⁶⁷ El 1923 es va donar un pas en el sentit del lligam del municipi amb el port de Rio Grande, amb una línia més curta, com a conclusió del ferrocarril São Sebastião-Dom Pedrito, que connectava aquest ramal amb Livramento. Les línies fèrries anteriors, com la de Saican-Livramento de 1907, amb una connexió de Rosário a Livramento acabada el 1910, havien facilitat poc l'accés al port del litoral gautxo.

Malgrat la construcció de vies fèrries que van facilitar l'accés al port de Rio Grande i de l'obertura de l'embocadura, la integració nacional de la frontera encara no s'acabava. El vincle amb Montevideo no va ser definitivament «*rompido com a extensão da rede ferroviária do Estado, nem com as melhorias implantadas no porto de Rio Grande, no final da Primeira Guerra Mundial*».⁶⁸ Els lligams amb el port uruguaià es van estendre fins i tot després de la Segona Guerra Mundial. Només amb les carreteres, a la dècada dels cinquanta, es va fer efectiva realment la integració de la frontera amb la resta del país, «*quando Porto Alegre e São Paulo passam a ocupar a posição de pólo desse espaço regional*».⁶⁹

67. A. F. MARQUES, *Episódios do ciclo do charque*, Porto Alegre, Edigal, 1987, 214. I també a SCHÄFER, *Urbanização na Fronteira...*, 47.

68. SCHÄFER, *Urbanização na Fronteira...*, 47.

69. SCHÄFER, *Urbanização na Fronteira...*, 47 i 49.