

## El litoral nord-uruguaià: regió, frontera, país

per Raül Jacob i María Inés Moraes\*

### RESUM:

A partir de la segona postguerra mundial l'Uruguai va intensificar el procés d'industrialització, en el marc de polítiques proteccionistes que intentaven beneficiar els sectors que substituïen importacions en el mercat intern. Aquest article estudia dues zones, la de Bella Unión i la de Paysandú, ambdues situades en els marges del riu Uruguai i relacionades en el seu origen amb les Missions Jesuítiques. La pregunta que es formula en aquest treball és en quina mesura el passat «de fronteres obertes» o d'integració a un micromercat regional va influir en el destí posterior d'aquests dos ports localitzats enfront de la costa argentina, un d'ells, a més, quasi a tocar del Brasil.

### PARAULES CLAU:

Nord d'Uruguai, frontera Uruguai-Argentina, frontera Uruguai-Brasil, mercat regional, ramaderia, ferrocarril.

### Introducció

Paysandú és un dels dinou departaments administratius en què es divideix la República Oriental de l'Uruguai, ubicat al costat del riu homònim enfront de la Mesopotàmia argentina. La capital del departament és la ciutat-port de Paysandú, sobre el riu Uruguai. Pel que fa a la microregió de Bella Unión, és l'àrea ubicada en la setena Secció Judicial del departament d'Artigas (Uruguai). Comprèn una franja de terreny paral·lela al riu Uruguai, d'uns set quilòmetres

### ABSTRACT:

After the Second World War, Uruguay intensified its industrialization within a framework of protectionist policies designed to benefit the import-substitution sector. This article studies two zones, those of Bella Unión and Paysandú, both on the banks of the Uruguay and both linked in their origins to the Jesuit Missions. The question the article asks is to what extent a past policy of «open borders» or regional micromarket integration influenced the later development of these two ports located opposite the Argentinian bank and, one of them, very close to Brazil too.

### KEY WORDS:

Northern Uruguay, Uruguay-Argentina border, Uruguay-Brazil border, regional market, railway, stockbreeding.

\* Traducció de Germà Wünsch.

d'amplada i uns trenta de longitud, entre la província argentina de Corrientes i l'estat brasiler de Rio Grande do Sul. El principal centre poblat de la microregió és la ciutat de Bella Unión, també amb port sobre el riu Uruguai. Es va fundar el 1829 com a poble missioner guaraní, amb el nom de Bella Unión,<sup>1</sup> i es va refundar el 1853 amb el nom de Santa Rosa.<sup>2</sup> El 1928 una llei li va tornar el seu nom original, que conserva fins avui.<sup>3</sup>

A grans trets es pot dir que ambdós territoris del litoral uruguaià van conèixer, des de mitjan segle passat fins als nostres dies, dos grans models de desenvolupament local: fins prop de 1940, un model de caràcter regional, recolzat en uns circuits i mercats que transcendien les fronteres nacionals; i des de 1940 fins el 1990 un altre model basat en el desenvolupament de certes branques agroindustrials orientades al mercat intern i basades en un fort proteccionisme estatal. Mentre que el primer va néixer i es va desenvolupar en el marc de l'apogeu agroexportador que va viure l'Uruguai durant el darrer quart del segle XIX i la primera dècada del segle XX, el segon va coincidir amb el desenvolupament i l'aprofundiment del *model de creixement cap endins*, caracteritzat per una forta vigorització de la noció de *mercat intern* expressada en el proteccionisme, la industrialització substitutiva d'importacions i un intens intervencionisme estatal. La formació del Mercosur el 1991 com un espai d'integració econòmica entre els països de la macroregió implica una aposta pels *mercats regionals* i comporta una redefinició, tant dels àmbits, per a la circulació de béns i persones com dels avantatges comparatius entre els països membres i també al seu interior. La noció de *mercat nacional*, unida històricament a un model de creixement de fort caire industrial i proteccionista, perd centralitat en favor de la noció de *mercat regional*, que ara apareix associada a polítiques d'estabilitat, obertura comercial i liberalisme econòmic. Aquesta successió de contextos nacionals i models locals, on és possible reconèixer una seqüència de: regió/obertura, nació/tancament i, novament, regió/obertura, convida a reflexionar sobre la dinàmica del canvi històric i econòmic en un espai fronterer, en el seu context nacional i regional. En aquesta direcció, aquest treball rescata l'experiència històrica del litoral nord de l'Uruguai amb relació als processos de desenvolupament local recolzats en mercats regionals i s'interroga al voltant d'esbrinar en quina mesura aquesta experiència va constituir una base per al model agroindustrial posterior.

1. Vegeu una completa i documentada història del Bella Unión missioner a A. BARRIOS PINTOS, *Artigas. De los orígenes cazadores al tiempo presente*, II, Montevideo, Ministerio de Educación y Cultura, 1989, 172-199.

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

3. El canvi de nom es va produir en ocasió del centenari de la recuperació de les Missions Orientals. *La Nación*, 28 d'abril de 1928, i E. F. DIESTE, «Carta», *La Hora*, 25 de novembre de 1938, i 6 de desembre de 1938.

*El litoral nord-uruguaià: terra de fronteres*

Durant l'època colonial, el territori situat a l'est del riu Uruguai, anomenat Banda Oriental pels funcionaris de la corona espanyola, integrava l'extensa vora fronterera que separava els dominis hispànics dels de la corona de Portugal. Al nord hi havia els pobles «missioners», en els quals els soldats de la Companyia de Jesús adoctrinaven amb la seva fe els indígenes de la regió, els instruïen en les arts i les lletres i els incorporaven mitjançant un ofici al món del treball. El model econòmic de les missions jesuítiques va incidir sobre tota la regió circumdant, en un radi més ampli del que permeten imaginar els rudimentaris mitjans de comunicació de l'època.<sup>4</sup>

Després del procés de fundació de Montevideo (1724-26) la Banda Oriental va ser dividida en tres circumscripcions administratives, que depenien respectivament de Buenos Aires, de Montevideo i de les Missions. El 1770, es va instal·lar un assentament en la jurisdicció d'aquesta darrera, en un dels límits de l'establiment ramader del poble de Yapeyú. Aquest va ser l'origen de la futura població de Paysandú. Al cap de poc temps, com a conseqüència de les Reales Cédulas de 1774 i 1778 que van liberalitzar el comerç amb les Índies, es van crear les duanes de Buenos Aires i Montevideo. El destí va voler que aquest modest lloc ramader, situat al riu Uruguai, adquirís importància com a nus de comunicacions entre Yapeyú, Buenos Aires i Montevideo, en canalitzar la sortida de la producció d'una extensa regió.<sup>5</sup>

Trastocat l'ordre colonial a partir del pronunciament de maig de 1810, subvertida la Banda Oriental i transformada en província, el 1815 es va establir prop de Paysandú la capital de la Lliga Federal, confederació política que sota el protectorat de José Artigas va ordenar autònomament l'espai territorial amb eix en els rius Uruguai i Paraná, comprnent part de les repúbliques actuals que integren el Mercosur. La seva vigència va ser efímera. El 1817 les tropes portugueses van prendre Montevideo i van aconseguir, després d'anys de lluita, incorporar als seus dominis, com a Província Cisplatina, l'antiga Banda Oriental.

Acordada el 1828 la independència nacional, jurada el 1830 la Constitució de la naixent república, el departament de Paysandú —una de les nou divisions administratives— comprenia tot el nord del riu Negro, quasi mig país. Successives fragmentacions el 1837 (Salto-Artigas i Tacuarembó-Rivera), el 1880 (Río Negro) i el 1884 (Artigas i Rivera) van determinar la creació de cinc noves jurisdiccions locals i la seva reducció a la superfície actual, al voltant dels catorze mil quilòmetres quadrats, l'equivalent al 8% de la superfície terrestre de l'Uruguai.

4. Quan s'analitzen retrospectivament els models que van incidir en la formació econòmica uruguaiana es comença pel colonial i es continua amb l'artiguista, sense esmentar —o en el millor dels casos sense incidir-hi gaire— el «missioner», oblidant que d'ell provenia un dels corrents demogràfics que va poblar el territori de l'actual República Oriental de l'Uruguai. Sobre aquest particular vegeu O. PADRON FAVRE, *Ocaso de un pueblo indio*, Montevideo, Editorial Fin de Siglo, 1996.

5. A. BARRIOS PINTOS, *Paysandú en escorzo històric*, Montevideo, Intendencia Municipal de Paysandú, 1979, 13-61.

### *La «indefinició» nacional*

El 1928, quan les cancelleries de Gran Bretanya, Argentina i Brasil van decidir reconèixer el nou Estat, no van precisar-ne els límits, això no obstant, restava clar que el riu Uruguai constituïa una frontera nacional. En aquest moment Paysandú era el nom d'un llogarret i d'un departament que anava des d'aquest riu fins a la difusa línia que el separava del Brasil. Dins d'aquesta vaga línia i sobre el marge dret del riu Uruguai, el cabdill Fructuoso Rivera va fundar, amb el nom de Bella Unión, un poblat amb quasi 3.000 indígenes de les antigues missions jesuítiques de l'Alt Uruguai. D'aquesta terra de «dues fronteres», ens interessa la banda oest, anomenada ambigüament litoral i reconeguda pels contemporanis com a argentinouruguaiana. Era el que avui es defineix com una *àrea fronterera*, un espai regional integrat, amb la seva pròpia problemàtica i especificitat.<sup>6</sup>

El que unia les diferents regions i els permetia intentar superar les dinàmiques locals i amalgamar-se eren els mitjans de comunicació. En aquest sentit, l'artèria fluvial permetia als habitants del litoral, encara que sembli contradictori, preservar certa autonomia davant de les respectives jurisdiccions estatals. El riu era el camí a l'oceà i aquest el camí al mercat mundial. Conduïa tant al port de Buenos Aires com al de Montevideo. Aquest darrer havia creat la seva pròpia zona d'influència i tendia naturalment, per haver assumit la funció de capital del nou Estat, a hegemonitzar el país.<sup>7</sup> El seu nou paper metropolità era coherent si es pensa en els interessos de les parts signatàries de la convenció internacional que havien reconegut la nova república: per a Brasil era un port d'escala en la ruta que comunicava el Matto Grosso amb Rio de Janeiro, per a la resta de països, amb l'excepció d'Argentina, un punt de parada obligatòria en la travessia del Pacífic a l'Atlàntic per l'estret de Magallanes. Aquest valor estratègic del port de Montevideo, de tanta incidència en el seu destí independent, va ser la seva sort però també la seva desgràcia. El territori, vinculat als seus veïns, no es va poder sostreure ni de les seves lluites fraticides ni de les seves ambicions. La inestabilitat política es va nodrir també de l'aliena, determinant, durant dècades, la paradoxa per la qual l'Estat va haver de lluitar en dos fronts: per a la seva supervivència i per a conquerir els punts més remots del seu propi territori.

En aquest sentit, el litoral va tenir una actitud ambivalent, ja que va aconseguir sustentar la seva economia mirant en dues direccions, d'acord amb els interessos i el camí que marcaven les conjuntures per les quals transitava la regió en un període en el qual encara no s'havien consolidat els estats nacionals.

A tot això cal sumar-hi l'ingredient aleatori, el no cercat, les repercussions dels esdeveniments de les «altres pàtries». Així tenim que la revolució dels *farra-*

6. D. VEIGA, *Desarrollo regional en el Uruguay: Características y evolución reciente*, Montevideo, CIESU, 1991, 62.

7. Durant la guerra de la Independència es va tendir a localitzar el centre administratiu a l'interior del territori.

pos» a Rio Grande do Sul (1835-1845) va canalitzar el proveïment i la sortida de la producció de part del sud del Brasil pels ports de Montevideo i del riu Uruguai.<sup>8</sup> En el mateix sentit, el conflicte conegut com a «Guerra Grande», que va assolir durant anys la conca de la Plata (1839-1852) i en el qual van intervenir Gran Bretanya i França, va trastocar el tràfic comercial de la regió. Els blocatges navals de Buenos Aires i Montevideo, van permetre provisionalment al litoral argentínouruguaià autonomia en les seves decisions mercantils.

La pau aconseguida el 1851 a l'Uruguai i el 1852 a l'Argentina va proporcionar al litoral un inusitat protagonisme, arran del paper que va jugar en el seu desenllaç el cabdill enterrrià Justo J. de Urquiza. Aquest va prestar jurament el 1854 com a primer president de la Confederació Argentina. Inicialment les autoritats es van instal·lar lluny de Buenos Aires, a la ciutat de Paraná, capital interina fins el 1861. No obstant això, el centre de la política argentina durant el període 1854-1860 i punt de referència ineludible fins l'assassinat d'Urquiza el 1870 va ser la seva *estancia* San José, situada prop del port de Concepción del Uruguay i no gaire lluny de Paysandú, a la ribera uruguaià.<sup>9</sup>

Les possibilitats d'una aliança d'algunes províncies argentines amb l'Uruguai i la constitució d'un nou Estat, que fins i tot podria incloure el Paraguai i el Matto Grosso, es van començar a esvaïr. La devastació del Paraguai pels exèrcits aliats d'Argentina, Brasil i Uruguai (1865-1870) en la guerra de la Triple Aliança, el primer acte de la qual va ser el bombardeig previ de l'armada brasilera a Paysandú (1864-1865), va mostrar l'avenç aconseguit en el procés de consolidació dels estats nacionals.

### *Paysandú i Bella Unión: desenvolupaments de frontera*

#### EL CICLE DEL «COMERÇ DE TRÀNSIT» A PAYSANDÚ (1854-1914)

El sistema fluvial va posar en contacte Matto Grosso, Paraguai i Rio Grande do Sul, amb la Mesopotàmia argentina i el litoral uruguaià. Els comerciants de Montevideo van intentar disputar aquest mercat als seus col·legues *porteños*, oferint el seu port franc com a dipòsit per a tota la conca de la Plata. Aquest tràfic regional va alimentar el comerç de trànsit, tant el d'importació com el d'exportació. Els comerciants van distingir el comerç de trànsit, que finançaven, de la mercaderia de trànsit, que s'aprofitava de la situació geogràfica.<sup>10</sup> Ambdues varietats, en els seus moviments d'anada i tornada, van nodrir el sector mercantil. Aquest, a causa de l'artilleria legislativa desplegada per l'Argentina, només ho va poder gaudir precàriament, en cicles inestables, valent-se, a vegades, del

8. Vegeu, entre d'altres, S. LEITMAN, *Raíces Sócio-Económicas da Guerra dos Farrapos*, Rio de Janeiro, Graal, 1979, 149 i següents; J. RIAL i J. KLACZKO, *Uruguay: El país urbano*, Montevideo, CLACSO-EBO, 1981, 30.

9. Vegeu, entre d'altres, B. BOSCH, *Urquiza, el organizador*, Buenos Aires, Eudeba, 1963, 64-65.

10. Vegeu O. MOURAT, *La crisis comercial en la Cuenca del Plata (1880-1920)*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1973; R. JACOB, *Modelo batllista: ¿Variación sobre un viejo tema?*, Montevideo, Ed. Proyección, 1988; i RIAL i KLACZKO, *Uruguay...*, 28-31.

contraban. Això no obstant, durant la dècada dels seixanta i fins els anys noranta el comerç de trànsit va ser important, no només per a Montevideo, sinó també per a les ciutats situades en els marges del riu Uruguai. L'alt comerç de Montevideo va intentar mantenir aquest tràfic fins ben entrat el segle xx, quan ja se'n constatava la davallada. Aquesta va sobrevenir per un cúmul de factors, entre els quals hi ha la definició de les fronteres polítiques, la construcció de la xarxa ferroviària que va tendir a connectar les zones productives amb els ports nacionals, els canvis en el sistema de navegació, la política econòmica adoptada pels estats limítrofs i el fet que Buenos Aires es va avançar amb la inauguració del seu port artificial (1887-1897).

Salto i Paysandú, per la seva situació geogràfica, es van desenvolupar com a nuclis urbans gràcies a la seva funció mercantil. Salto era l'últim gran port en la ruta de navegació riu amunt. Molt a prop dels seus molls, els ràpids i les roques barraven el pas. Per això es va transformar en centre d'emmagatzematge i distribució de mercaderies per a tota l'àrea nord.

Una vegada que el ferrocarril va unir Montevideo amb Santa Rosa (Bella Unión), aquesta localitat li va disputar l'hegemonia, el que és constatable en les estadístiques de les importacions (vegeu quadre 1). Paysandú, en menor mesura, també va saber aprofitar la conjuntura, particularment després de la mort d'Urquiza, transformant-se en un port exportador que van aprofitar els saladors d'ambdós marges de l'Uruguai.<sup>11</sup> De tota manera mai van aconseguir constituir-se en una amenaça seriosa per al predomini de Montevideo. Tot i així, el control d'aquesta porció del comerç regional els va conferir una autonomia relativa i cert poder, ja que estaven situats a menor distància fluvial de Buenos Aires que de Montevideo. Van aconseguir ser centres atractius per a alguns nuclis d'immigrants<sup>12</sup> i desenvolupar artesanies i tallers, gràcies als saladors i indústries de certa importància, com les drassanes de Salto, que proveïen a les embarcacions de les empreses de navegació. Els comerciants d'ambdues localitats van donar suport a diverses iniciatives econòmiques, adreçades a fomentar l'agricultura i el desenvolupament de mitjans de transport i de comunicacions. No és casual que aquest dinamisme promogués la constitució o radicació d'institucions financeres i bancàries, en alguns casos, com les *sociedades de cambios*, contemporànies a les de Montevideo.<sup>13</sup>

11. La duana de Paysandú centralitzava els despatxos dels «resguardos» habilitats per atendre les exportacions dels saladors localitzats en la costa i que comptaven amb molls propis. E. CAMPAL, *Los departamentos No. 11- Paysandú*, Montevideo, Editorial Nuestra Tierra, 1970, 14-16.

12. D'una nòmina de 2.572 propietaris que van abonar el 1884 l'impost a la contribució immobiliària en el departament de Paysandú, només el 32% eren «orientals». La resta eren italians (25%), brasilers (18%), espanyols (9%), francesos (8%), argentins (5%), britànics (1%), alemanys i suïssos (1%). *Anuario Estadístico de la República O. del Uruguay, 1884*, Montevideo, Tipografía Oriental, 1885, 352.

13. Vers el 1885 van sorgir aquestes institucions protobancàries a Salto i després a Paysandú. Posteriorment, el 1858 i el 1862, respectivament, van ser substituïdes per bancs locals. Dos anys després que a Montevideo, el 1859, el primer banc estranger establert a l'Uruguai, el Mauá, va ser autoritzat a instal·lar sucursals a Paysandú i Salto. El 1893 va arribar a Paysandú i el 1905 a Salto el Banco de Londres y América del Sur. Vegeu R. JACOB, *Más allá de Montevideo: los caminos del dinero*, Montevideo, Editorial Arpoador, 1996.

## LA REGIÓ DE BELLA UNIÓN COM A PORT I DUANA DE FRONTERA EN UN CIRCUIT COMERCIAL REGIONAL (1853-1911)

Tot just instal·lat, el primer Govern de la República Oriental havia creat una Receptoría de Duanes al poble missioner de Bella Unión, però el 1831 la va traslladar a Salto (prop de 150 km al sud, sobre el riu Uruguai), ja que fins aquesta localitat podien arribar vaixells de gran calat mentre que uns quilòmetres riu amunt els *saltos*, que li donaven el seu nom, només permetien la navegació de vaixells de menor calat.<sup>14</sup> Així, a mitjan segle XIX, Salto s'havia convertit en el port més important del litoral uruguaià i en el segon de la regió, després de Montevideo. Hi convergien els productes de la zona missionera de l'Alt Uruguai, del litoral argentí, de Rio Grande i de bona part del nord-oest oriental.<sup>15</sup> També hi convergia una densa xarxa de transport de passatgers que, mitjançant un complet sistema de postes que combinava velers i diligències, unia Salto amb Buenos Aires, Montevideo, les ciutats del litoral argentí o uruguaià i amb Uruguaiana.<sup>16</sup> Fins el 1853 la duana de Salto era la darrera duana uruguaiana sobre el riu Uruguai pel nord, però aquell any, en refundar-se l'antic poble missioner amb el nom de Santa Rosa, una nova llei de duanes va habilitar per al comerç el port de la nova vila i va crear una Subreceptoría de Duanes.<sup>17</sup>

La clau d'aquesta habilitació era la intensa xarxa comercial que tendia a enfortir-se amb Rio Grande do Sul. El comerç entre ambdues regions existia regularment almenys des dels temps de la Cisplatina, però s'havia intensificat a mitjan segle XIX com a conseqüència dels tractats del 1851 i per la tenaç penetració brasilera sobre el territori uruguaià al nord del riu Negro, mitjançant la compra de terres i l'establiment d'hisendats brasilers en camps uruguaians.<sup>18</sup> A finals del segle XIX, possiblement en el marc d'un procés de creixement econòmic, l'intercanvi de béns entre la República de l'Uruguai i l'imperi del Brasil va augmentar en volum i es va diversificar.<sup>19</sup> En aquest context, la manca d'un port oceànic a Rio Grande va determinar la formació d'un circuit comercial que unia Montevideo-Salto-Santa Rosa-Uruguaiana-Itaqui-San Borja, i d'un subcircuit conformat per Salto-Santa Rosa-Uruguaiana, en direcció nord-sud. En el circuit principal, els productes manufacturats europeus i els alcohols de les províncies del nord de Pernambuco i Bahia es descarregaven al port de

14. J. M. FERNÁNDEZ SALDAÑA i C. MIRANDA, *Historia General del Dpto. de Salto*, Montevideo, Imprenta Nacional, 1920, 332.

15. FERNÁNDEZ SALDAÑA i MIRANDA, *Historia...*, 277-278.

16. *El Salteño*, 23 de juliol de 1865.

17. *Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes*, V, 870.

18. J. P. BARRÁN i B. NAHUM, *Historia Rural del Uruguay Moderno*, I, Montevideo, Banda Oriental, 1967, 9-20. Un estudi recent sobre la penetració brasilera a la frontera uruguaiana mitjançant la compra de terres es troba a S. BLEIL DE SOUZA, «Apropiação da terra e produção pecuária no espaço fronteiriço brasileiro-uruguaiense entre 1884-1930» (mimeo), *I Jornadas de Historia Regional Comparada*, Porto Alegre, 2000.

19. M. OFICIALDEGUI, «Las relaciones comerciales uruguayo-brasileñas, 1888-1914» (mimeo), *I Jornadas de Historia Regional Comparada*, Porto Alegre, 2000.

Montevideo i es tornaven a embarcar amb destí a Salto per via fluvial. Des de Salto es transportaven per via terrestre fins a Santa Rosa —darrera duana de frontera en territori oriental— per evitar els *saltos* del riu Uruguai, i des de Santa Rosa es transportaven a Uruguaiana, aleshores la ciutat més poblada de la província brasilera i important nexa entre l'interior de la província i el sistema fluvial de la Plata. Des d'allà pujaven fins a Itaquí i San Borja, punts terminals del circuit fluvial. Pel circuit menor que unia Salto-Santa Rosa-Uruguaiana passaven productes agrícoles, títols de propietat, relacions de parentiu i, possiblement, també capitals.<sup>20</sup>

Ambdós circuits expressaven la realitat d'una economia regional integrada en contrast amb uns mercats nacionals tot just en formació. A partir de mitjan seixanta, la revolució del ferrocarril i la creixent generalització de polítiques duaneres amb finalitats fiscalitzadores i proteccionistes van contribuir simultàniament a una progressiva dissolució dels lligams regionals i a la formació de *mercats nacionals*. El ferrocarril va competir amb el transport fluvial i va definir nous circuits comercials en consonància amb els límits polítics dels estats.<sup>21</sup> Un desenvolupament més ràpid del transport ferroviari argentí, juntament amb una legislació duanera més liberal, van donar als ports del litoral argentí la supremacia portuària sobre el riu Uruguai, que abans havia tingut Salto. Des de 1874, la ciutat argentina de Concordia (bessona de Salto a l'altra banda del riu) s'unia per ferrocarril amb la seva germana Monte Caseros (bessona de Santa Rosa) proporcionant un trajecte terrestre idèntic al de Salto-Santa Rosa, però més ràpid.<sup>22</sup> Cercant el mateix objectiu, el tram Salto-Santa Rosa es va completar el 1887.<sup>23</sup> Malgrat el seu retard, la companyia ferroviària anglooriental va dur les vies quasi a la vora del Cuareim i va instal·lar un moll propi per a minimitzar costos de trasllat dels embalums, però l'esforç va ser inútil.<sup>24</sup> La legislació duanera argentina, més liberal que la uruguaiana, i la concessió de facilitats especials per a l'ingrés de tabac i alcohols brasilers van consolidar el triomf de Concordia.<sup>25</sup> El 1905, quan la decadència de l'antic circuit regional era evident, el sotstresorer de la duana de Montevideo va recórrer les duanes de frontera per a diagnosticar la situació del comerç de trànsit, i a més de constatar una sèrie de mancances tècniques i econòmiques a la receptoría de Santa Rosa, va afirmar:

*«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*

20. MORAES, *Bella Unión...*, 25-27.

21. J. P. BARRAN i B. NAHUM, *Historia Rural del Uruguay Moderno*, II, Montevideo, Banda Oriental, 1971, 587-613.

22. E. ACEVEDO, *Anales Históricos*, IV, Montevideo, Barreiro i Ramos, 1934, 51.

23. MORAES, *Bella Unión...*, 29.

24. MORAES, *Bella Unión...*, 29.

25. P. COSIO, *Aduanas de fronteras*, Montevideo, Barreiro i Ramos, 1905, 9.



*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 [port argentí sobre el riu Uruguai, davant d'Uruguaiana] 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».<sup>26</sup>*

Davant l'evidència de la pèrdua de competitivitat de la xarxa uruguaiana enfront de l'argentina, una iniciativa legislativa de 1908 va proposar la creació de zones franques en tres punts geogràfics que per la seva ubicació estaven cridats a complir un paper rellevant: el port de Montevideo, el de Nueva Palmira (sobre el riu Uruguai, pròxim a la desembocadura del Paraná) i el de Santa Rosa.<sup>27</sup> La iniciativa cercava crear, en àmbits fiscals restringits, un règim comercial especial que restituís el circuit 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».<sup>28</sup>*

La iniciativa de 1908 no va aconseguir el tràmit legislatiu.<sup>29</sup> El circuit regional es va desarticlar definitivament el 1911 quan una companyia francesa va aconseguir comunicar la Laguna dos Patos (a Rio Grande do Sul) amb l'Atlàntic, mitjançant un profund canal artificial.<sup>30</sup> L'estat del nord va tenir d'aquesta manera el seu propi port i va aconseguir posar en vigència les fronteres polítiques. Durant les dues dècades següents van ser elaborats, en diferents àmbits nacionals, diversos projectes de desenvolupament vial que unien el port atlàntic de La Coronilla amb Santa Rosa (després de 1928, Bella Unión) per ferrocarril, i que fins i tot tornaven a proposar una zona franca a la localitat del nord, en un intent de reformular —amb els nous sistemes de transport— l'antic circuit regional.<sup>31</sup> Cap d'aquests projectes va prosperar. Des d'aleshores, l'activitat comercial a la frontera només va trobar el benefici del contraban.

26. Costo, *Aduanas...*, 8-9.

27. *Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes*, any 1908, 623-627.

28. *Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes*, any 1908, 623-627.

29. «Zona Franca», diari *La Nación*, 25 d'octubre de 1920, 1.

30. H. MARTÍNEZ MONTERO, *Salto y su río*, Salto, Impresora Salto, 1956, 5.

31. Projectes d'O'Brian (1910); J. J. Castro (1910); F. J. Ros (1921) i M. Bernárdez (1931). Vegeu: H. BARRACCHINI, *Historia de las Comunicaciones en el Uruguay*, Montevideo, Instituto de Historia de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura, sense data, 87-89, 114.

## ELS FERROCARRILS A LA FRONTERA

El gener de 1869 es va inaugurar el tram inicial del Ferro Carril Central del Uruguai, entre Montevideo i una localitat propera. Paral·lelament, els comerciants del litoral estaven impulsant una altra línia, destinada a enllaçar el port de Salto, sobre el riu Uruguai, amb Santa Rosa, a la frontera nord-oest, per atendre el tràfic amb la Mesopotàmia argentina i el sud del Brasil. El 1876 se'n va concretar la primera etapa. Quasi vint anys després de ser autoritzada, el 1887 va arribar al seu destí. Se li havia anticipat el de Concordia a Paso de los Libres i Monte Caseros (1874), a l'Argentina, aconseguint així competir amb èxit en la captació del comerç de trànsit.

A principis de la dècada dels setanta, el poder executiu va designar una comissió per a determinar quins havien de ser els eixos principals que, partint de Montevideo, creuarien el país en diferents direccions, unint la capital amb l'interior i amb les fronteres de Brasil i Argentina. L'estudi va culminar ràpidament, però el poder legislatiu va posposar la seva consideració fins el 1884.<sup>32</sup> Mentrestant, amb capital britànic es va adquirir el primer ferrocarril nacional, que es va transformar el 1878 en el Central Uruguay Railway Company, amb seu a Londres. A partir d'aquest moment, va ser amb capital britànic —o captat a Londres— que es va desenvolupar la xarxa fèrria uruguiana.

La llei general de traçat de ferrocarrils aprovada el 1884 va tendir a assegurar la centralitat de Montevideo: el traçat establia sis línies, les més importants connectaven la frontera amb el port i els interessos del comerç de trànsit. Vers el 1900 la xarxa fèrria havia «tocat» la frontera amb Brasil i el riu Uruguai en diversos punts: Rivera, Artigas, Santa Rosa, Salto, Paysandú. Aquestes dues darreres localitats havien quedat unides a Montevideo el 1890 a través de les línies del Midland, que connectava les seves vies amb les del Central del Uruguai, i va situar els seus tallers, dipòsits i un moll a Paysandú, que d'aquesta manera va passar a ser un nus ferroviari.

Amb la finalització del port de Montevideo, l'Estat va tenir la necessitat de completar els trajectes a la frontera amb Brasil —que, d'altra banda, acomplien una funció estratègica en unir la capital amb departaments en els quals havien trobat una base de suport les darreres insurreccions (1904)— per atreure el comerç i sustentar el tràfic amb ultramar.

El 1913 (Rivera), 1915 (Santa Rosa) i 1936 (Rio Branco) van quedar connectats els ferrocarrils d'Uruguai amb els de Rio Grande per diferents punts. Però ja era tard. La construcció de ferrocarrils competitius a Entre Ríos (Argentina) i Rio Grande do Sul (Brasil) va debilitar l'objectiu d'integrar les fronteres. Al contrari, cada país va procurar que els seus ferrocarrils actuessin de xarxa d'arrossegament de la seva producció i de la dels seus veïns en direcció als seus propis ports. En l'espai nacional, el ferrocarril va soldar el país a Montevideo, desdibuixant

32. ACEVEDO, *Anales...*, 52; BARRÁN i NAHUM, *Historia Rural...*, II, 539-541; *Síntesis histórica de los ferrocarriles en Uruguay 1869-1969*, Montevideo, AFE, 1969, 13.

la fesomia de les subregions. En disputar el tràfic al transport fluvial, va consolidar l'hegemonia metropolitana. Atenent a les comunicacions, l'organització del territori va ser radial, ja que primer les vies i després els camins, es van orientar envers la metròpoli (punt de sortida de les exportacions) amb escasses connexions transversals. A mitjan dècada dels vint, va agafar força la idea de construir un ferrocarril de via estreta entre Paysandú i Rivera, que es connectaria amb la via fèrria de Rio Grande per a reactivar el comerç de trànsit i competir amb Buenos Aires.<sup>33</sup> El projecte, que no es va concretar, ja havia estat difós el 1910.

#### EL CICLE DEL TASAJO A PAYSANDÚ (1831-1920)

La principal indústria (amb formes artesanes de producció) que va propiciar la ramaderia, el salador, sorgit a finals del segle XVIII per a preparar carns conservades pel procediment de la salaó (*tasajo*, *charque*), es va disseminar cercant vies de comunicació amb els dos principals mercats externs: Brasil i Cuba. Allà era utilitzat per alimentar la mà d'obra esclava.<sup>34</sup> El salador —que va requerir una mena de bestiar d'inferior qualitat que el destinat a la indústria frigorífica— es podia localitzar en qualsevol punt del territori nacional amb facilitat de comunicacions. No hi havia problemes de proveïment de matèria primera. També va propiciar un mercat de treball regional: els obrers aptes circulaven pels establiments d'Argentina, Brasil i Uruguai.

El litoral va ser una de les zones d'instal·lació (el 1898 el 33% dels existents eren allà).<sup>35</sup> Pel riu Uruguai arribaven els velers que transportaven el *tasajo* a Cuba i Brasil, carregats de sal i d'altres productes. Moltes vegades els viatges eren triangulars: la sal venia directament de Cadis en naus que es dirigien a l'Havana i després a Espanya, transportant el sucre i el tabac americans.

Cap a finals de segle, hi havia tres saladors al departament de Paysandú, dos als voltants de la ciutat: el Casa Blanca i el Nuevo Paysandú. Els empresaris que els explotaven estaven associats a altres activitats empresarials: Martín Etchebarne (Casa Blanca) va inaugurar la central elèctrica que proveïa la capital departamental el 1901; Alberto Santa María (Nuevo Paysandú) va establir el 1876 una línia telegràfica entre Paysandú i la localitat argentina de Colón, i

33. El projecte era més ampli, ja que pretenia fomentar la colonització i l'agricultura, aprofitant els salts del riu Queguay, prop de Paysandú, per generar l'energia elèctrica que farien servir les indústries que s'instal·lessin a la ciutat. C. M. MAESO, *El Uruguay a través de un siglo*, Montevideo, 1910, 196 i 274; i *Revista de la Federación Rural* 91, febrer de 1926, 42-50.

La utilització d'aquests salts, d'uns vuit metres d'alçada en època baixa, per a la producció d'energia hidroelèctrica va començar a agafar força a partir dels estudis difosos a la primera dècada del segle, quan Paysandú ja tenia una planta d'aprofitament elèctric a base de combustibles sòlids (1901), que va passar a proveir la ciutat de corrent altern el 1929.

34. El *tasajo* havia sorgit com a substitut del bacallà per alimentar els mariners dels vaixells durant els viatges transatlàntics, destacava pel seu valor nutritiu (un quilo equivalia a dos quilos i mig de carn fresca), per la facilitat del transport i per suportar les variacions climàtiques.

35. P. SEOANE, *El tasajo en la alimentación*, Montevideo, 1923, 21.

el 1904 va instal·lar una fàbrica de gel i una indústria lletera per atendre la demanda de la zona.<sup>36</sup>

Quan va triomfar la refrigeració, vers el 1912-1913, el grau d'encreuament de races del bestiar uruguaià encara deixava molt a desitjar. La indústria es va instal·lar a Montevideo, perquè al seu port hi arribaven els vaixells especialitzats en el transport als nous mercats europeus de carn refrigerada i congelada. El 1930, de quatre instal·lacions frigorífiques existents, tres eren a la capital i una al litoral.

El cicle del *tasajo* va concloure amb la crisi de 1929, tot i que el litoral uruguaià va acusar el cop una dècada abans (vegeu quadre 2). Als anys vint, un grup de ramaders i comerciants van adquirir el Casa Blanca, que pensaven transformar en una instal·lació frigorífica. La iniciativa es va concretar dues dècades després, quan la va impulsar el paraestatal Frigorífico Nacional, al qual es va associar primer (1937) i posteriorment s'hi va incorporar com a filial (1945).<sup>37</sup>

Esgotats els cicles del comerç de trànsit i del *tasajo* a Paysandú, després de vint anys d'incertesa, va sobrevenir un període d'industrialització accelerada. Tot i seguir les passes de l'economia nacional en l'impuls del desenvolupament del sector fabril substitutiu de les importacions, no va deixar de ser peculiar en els fets. Sens dubte, aquest procés va esdevenir en aquest lloc i en aquest moment perquè va trobar un terreny adobat prèviament.

#### BELLA UNIÓN I EL MERCAT REGIONAL DE BESTIAR VIU (1900-1940)

En el darrer quart del segle XIX, el vèrtex nord-oest de l'Uruguai era també escenari d'un intens tràfic de bestiar viu. Enclavada en una àmplia zona ramadera que ultrapassava les fronteres nacionals, la microregió servia d'enllaç entre les ramaderies de Rio Grande do Sul i el nord uruguaià i articulava un sistema d'explotació ramadera pràcticament únic fins ben entrat el segle XX. La clau del sistema era l'articulació entre l'oferta ramadera oriental, més abundant que la de Rio Grande atesa la qualitat de les pastures uruguaianes, i la demanda dels saladors gautxos. Sobre aquesta base —econòmica i tecnològica— del sistema, actuaven factors institucionals canviants, en particular l'existència d'una extensa i fàcilment permeable frontera territorial, així com una legislació duanera uruguaiana que facilitava el comerç internacional de bestiar viu. Finalment, la dinàmica del canvi tecnològic que experimentava la ramaderia del riu de la Plata des de mitjan del segle XIX també va jugar el seu paper.

36. A. BARRIOS PINTOS, *Paysandú en su Bicentenario*, Montevideo, Editorial Minas, 1957. BARRACCHINI, *Historia...*, 108; BARRIOS PINTOS, *Paysandú en escorzo...*, 225, 254.

37. En els terrenys del salador Nuevo Paysandú l'ens estatal de combustibles va instal·lar el 1934 una planta d'emmagatzematge i distribució. Posteriorment, va construir una destil·leria d'alcohol (1949) i una fàbrica de portland (1972).

En efecte, dins d'un sistema de ramaderia extensiva com el que hi havia aleshores, la praderia uruguaiana era un recurs de millor qualitat que la veïna gautxa. La província de Rio Grande, amb una superfície de pastura similar a l'uruguaiana, podia alimentar un stock de fins a sis milions de caps de bestiar boví, mentre que l'oriental suportava una càrrega bovina de vuit milions.<sup>38</sup> Això no obstant, Rio Grande era la província ramadera per excel·lència del Brasil, i s'hi concentrava la indústria del salador. A tocar del segle xx, l'abundància de bestiar oriental i l'atractiva ubicació del vèrtex nord-oest, des del punt de vista de les comunicacions i els transports, havia donat lloc a la formació d'un vertader districte industrial gautxo al llarg de la frontera amb l'Uruguai, que es proveïa de matèria primera a tot el nord i el nord-est uruguaians (vegeu quadre 3).

Aquesta xarxa productiva es complementava amb una legislació duanera benèvola i amb inesgotables oportunitats per al contraban. Després d'un període en el qual l'exportació de bestiar viu amb destí a Brasil havia estat totalment exonerada d'impostos,<sup>39</sup> la legislació duanera uruguaiana va imposar, a partir de 1861, drets d'exportació que van oscil·lar entre un 5% i un 8%, fins a la segona dècada del segle xx.<sup>40</sup>

La dilatada línia fronterera entre ambdós països, controlada per serveis duaners escassos i ineficients i una modalitat comercial basada en la figura d'un intermediari, facilitaven l'evasió del pagament dels drets de duana a un costat i a l'altre. Una altra font de les duanes uruguaianes va revelar que la modalitat usual d'exportació de bestiar viu cap al Brasil implicava que els intermediaris registressin només un terç del valor realment exportat.<sup>41</sup>

Una de les innovacions més importants de la trajectòria tecnològica que seguia la ramaderia del riu de la Plata del darrer quart del segle 'xix era l'encreuament del bestiar boví. La seva difusió des dels focus més innovadors (la pampa argentina i el litoral sud de l'Uruguai) fins a les zones més endarrerides (centre i nord del territori uruguaïà, tot Rio Grande) va estimular el mecanisme dels *remates-feria*, mercats de bestiar viu on es posaven en contacte *cabañeros* i *estancieros*, així com criadors i hivernadors.

En aquest context, la microregió de Bella Unión va adquirir vigor com a seu de fires ramaderes regionals, aproximadament entre el 1905 i el 1920. Anualment es va realitzar a Santa Rosa una exposició, fira i subhasta a la qual assistien *cabañeros* (fonamentalment del litoral argentí i algun de Salto) per oferir el bestiar reproductor als hisendats del nord d'Uruguai i als gautxos.<sup>42</sup>

38. MORAES, *Bella Unión...*, 40.

39. Els tractats del 1851 entre Uruguai i l'imperi del Brasil obligaven al primer a permetre l'exportació de bestiar viu amb destí al segon, lliure d'impostos.

40. M. ALONSO CRIADO, *Colección Legislativa, 1852-1865*, 22 de juny de 1861, 465, i *Registro Nacional de Leyes y Decretos*, 9 de juny de 1922, 243.

41. COSIO, *Aduanas...*, 71.

42. MORAES, *Bella Unión...*, 48-51.

Des de 1908 els organitzadors locals feien publicitat de les reunions a Uruguai, aconseguint fins i tot que els ferrocarrils brasilers rebaixessin les seves tarifes per al transport dels animals adquirits a la fira.<sup>43</sup> La integració dels jurats —seleccionats amb criteris de representativitat dels participants— va revelar la vigència de l'antic circuit comercial amb eix al riu Uruguai, que anava des d'Uruguai fins a Salto.<sup>44</sup> Així mateix, les estructures institucionals que unes dècades enrere havien sostingut el comerç de trànsit (la receptoria de duanes, l'estació terminal de la via fèrria al seu tram nord, els nombrosos comissionistes i, fins i tot, l'hostaleria) donaven suport a la nova funció.<sup>45</sup> El 1906 es va crear una Sociedad Fomento Agropecuaria que, significativament, reunia en la seva directiva hisendats, importants comerciants i el personal de comandament de la receptoria de duanes.<sup>46</sup>

En iniciar-se la dècada de 1920 van coincidir alguns canvis crucials per a la ramaderia regional. D'una banda, l'onada expansiva de la indústria frigorífica, que havia començat cap al 1880 a l'Argentina i havia arribat a l'Uruguai el 1904, tocava finalment terra gautxa, posant fi al salador. De l'altra, la postguerra va dur una profunda crisi per a la ramaderia argentina i uruguaiana, i finalment durant aquests anys es van assajar les primeres mesures proteccionistes de tipus sanitari entre els tres països.<sup>47</sup> Així, un canvi estructural —com era la fi, llargament anunciada, del salador— va coincidir amb una conjuntura recessiva i indicis proteccionistes per a comprometre l'antic funcionament regional dels mercats de bestiar viu. L'impacte de la Gran Depressió sobre les economies del Riu de la Plata a partir de 1931 va assenyalar, per a l'Uruguai i la majoria dels països llatinoamericans, l'aplicació de polítiques anticíclics que implicaven fèrries formes de control del comerç exterior i substitució de les importacions. Encara sota les noves coordenades, el Govern uruguaià es va ocupar d'excloure, durant la dècada de 1930, el bestiar viu de les creixents restriccions monetàries i institucionals que requeien sobre la resta del comerç exterior.<sup>48</sup> La continuació, durant la Segona Guerra Mundial, de les polítiques gestades durant la Gran Depressió, però ara en el marc d'un model de creixement de forta tendència industrialista, van determinar que el 1942 l'exportació de bestiar viu fos sotmesa al mateix règim d'estricta fiscalització que pesava sobre la resta de les

43. MORAES, *Bella Unión...*, 48-51.

44. MORAES, *Bella Unión...*, 48-51.

45. MORAES, *Bella Unión...*, 48-51.

46. MORAES, *Bella Unión...*, 49-53.

47. MORAES, *Bella Unión...*, 49-53.

48. Un decret del 1935 va autoritzar expressament les exportacions de bestiar viu amb destí al Brasil, sense obligació de canvi, és a dir, al marge del ferri sistema de control de canvis pel comerç exterior que regia des del 1931. Aquesta situació es va prorrogar fins el 1942. *Registro Nacional de Leyes y Decretos*, 20 d'octubre de 1935, 740, i *Registro Nacional de Leyes y Decretos*, 18 de setembre de 1942, 1089-1090.

exportacions.<sup>49</sup> Finalment, el 1945 l'exportació de bestiar boví viu va ser prohibida i la prohibició total es va mantenir al llarg dels deu anys següents.<sup>50</sup>

Fins aleshores, l'agricultura era una activitat de supervivència a la regió de Bella Unión. Es desenvolupava a les terres comunals de la vila, en petites unitats d'aproximadament 12 ha<sup>51</sup> i en una petita colònia agrícola d'accidentada trajectòria fundada el 1926 amb colons russos.<sup>52</sup> La introducció del conreu del sucre i el desenvolupament de la fase industrial del complex de la canya, van ser finançats amb capital privat (en algun cas d'origen comercial i en d'altres industrial) provinent de Montevideo i també amb capitals estrangers.<sup>53</sup> Des de 1935, una fase d'intens dinamisme agrícola va donar lloc a una sèrie de transformacions de l'estructura agrària existent, derivant en la conformació d'una estructura agrària innovadora, amb una nova classe d'agricultors capitalistes i un emergent sector d'assalariats rurals.<sup>54</sup>

Cap a la darrera dels anys cinquanta, els agricultors locals de canya van iniciar un procés de cooperativisme que els va permetre, després de 1965, controlar la propietat i la gestió de la fase industrial del complex de la canya mitjançant aquesta forma d'organització de la propietat i la producció.<sup>55</sup>

### Conclusions

Ambdues experiències revelen la vigència d'un mercat regional conformat per àmplies zones del litoral argentí i uruguaià i del sud de Rio Grande, entre mitjan segle XIX i la tercera dècada del segle XX. L'eix del circuit comercial fronterer era el sistema hidrogràfic Uruguai-Paraná-Plata, i la seva base estructural era el model agroexportador de les economies del con sud, caracteritzat per l'especialització productiva en productes primaris i un elevat coeficient exportador. En el marc d'una economia oberta al comerç internacional, el sistema fluvial de transports, l'existència de ports aptes per a la navegació i la seva condició fronterera, van atorgar al litoral uruguaià un protagonisme comercial que el sistema ferroviari no va poder mantenir. L'evidència del cas que estudiem aquí suggereix que en la circumstància d'un canvi definitiu en el sistema de transports (el pas del sistema fluvial a les vies fèrries), les diferents polítiques públiques (ferroviària i duanera) van ser decisives per a definir qui es quedava

49. El 1942 s'aboleix el règim d'exportació sense operació de canvi pel bestiar viu i s'estableix un tractament canviari per a igualar els preus de frontera als preus del mercat nacional de bestiar (Tablada). Així, les exportacions de bestiar viu passen a implicar operació de canvi, amb un 30% a tipus dirigit i un 70% lliure. *Registro Nacional de Leyes y Decretos*, 18 de setembre de 1942, 1089-1090.

50. *Registro Nacional de Leyes y Decretos*, 17 de febrer de 1945, 144-147.

51. MORAES, *Bella Unión...*, 88.

52. MORAES, *Bella Unión...*, 156-161.

53. MORAES, *Bella Unión...*, 193-195.

54. MORAES, *Bella Unión...*, 213-240.

55. MORAES, *Bella Unión...*, 241-266.

amb l'avantatge comparatiu de l'accés a les rutes oceàniques. Un cop perdut aquest avantatge, les activitats de comercialització i industrialització del bestiar van mantenir o van cobrar protagonisme en les zones estudiades. La condició fronterera va continuar sent rellevant, ara associada a l'altre tret característic del creixement agroexportador: l'especialització productiva en productes ramaders. La decadència d'aquest segon perfil d'integració regional s'associa a la crisi final de la indústria del *tasajo* i a l'arribada de polítiques sanitàries i comercials de caire proteccionista, entre els anys vint i trenta.

Tanmateix, aquests trets comuns també permeten apreciar matisos en els processos locals.

El departament de Paysandú mostra un recorregut històric caracteritzat per la continuïtat en el canvi: cada instància del model regional enfonsava les arrels en el procés d'acumulació aconseguit anteriorment, i el model agroindustrial de la postguerra es va sustentar en capitals, actors socials, capacitats empresarials i institucions gestades i transformades al llarg de tot el procés.

En efecte, el comerç havia permès l'acumulació de capital i la diversificació d'inversions en l'agricultura i en d'altres activitats. També havia estimulat el desenvolupament d'institucions financeres locals i l'afluència d'altres externes. Les primeres van sucumbir al segle XIX i van reparèixer el 1938, com la Caja Popular de Paysandú, transformada en Banco del Litoral el 1951. Des d'un primer moment, es va desenvolupar la capacitat empresarial i una tradició industrial entorn dels saladors i també d'altres establiments més petits. Vers el 1895 ja funcionaven una fàbrica de conserva de llengües enllaunades de boví que exportava la seva producció a Londres, tres molins de blat, dues fàbriques de cervesa, dues saboneries, tres adoberies, una fàbrica de carros i carruatges, etc.<sup>56</sup> D'altra banda, des del darrer terç del segle XIX, l'activitat privada va fomentar l'establiment d'algunes colònies agrícoles, i entrat el segle XX l'Estat va continuar aquest impuls. Així es va anar desenvolupant una cultura agrícola a la qual es deu, en l'època de la tracció animal, l'exportació d'alfals a Buenos Aires i a Rio de Janeiro i el desenvolupament dels conreus de cereals, primer, i d'oleaginosos, després, que van alimentar des d'un primer moment les necessitats de la indústria local. La superfície llaurada va passar de 35.000 hectàrees en el període 1890-1909, a 142.620 hectàrees entre 1930 i 1949; del 2,6% al 10,5% de l'àrea agrícola del país.<sup>57</sup>

Aquest procés ininterromput d'acumulació i diversificació es va veure acompanyat per un marcat esperit innovador. Paysandú va ser una zona caracteritzada per allotjar iniciatives pioneres en tots els àmbits. Allà va sorgir, quan Villa Independencia (Fray Bentos) encara era sota la seva jurisdicció administrativa, la primera diversificació important en l'elaboració de carns, la Liebig's Extract of Meat Company (1864). Durant la segona meitat del segle XIX també va ser el centre principal de renovació tecnològica del camp

56. S. PEREDA, *Paysandú y sus progresos*, Montevideo, 1896, cita en CAMPAL, *Los Departamentos...*, 19.

57. CAMPAL, *Los departamentos...*, 20.



uruguaià (filferrada, refinació del bestiar), un dels punts on es va iniciar el tancament de la propietat rural i l'encreuament del bestiar *criollo*. Aquesta història no es va interrompre. A la dècada dels vint, en els marges del riu Uruguai es va iniciar el conreu de l'arròs a gran escala, i a la ciutat de Paysandú s'hi va instal·lar la primera fàbrica de pneumàtics.<sup>58</sup>

Conjuntament, va jugar un paper important el *localisme*. Els seus habitants van promoure, en totes les etapes històriques, plans de desenvolupament local. Existeix, encara avui dia, certa mística local, marcada per la tragèdia que va significar la destrucció de la ciutat el 1865 (posteriorment reconeguda com l'«Heroica Paysandú») i la resistència a la invasió estrangera per part dels seus pobladors. Aquest caràcter emprenedor dels vilatans va fer que fossin coneguts a principis del segle xx com els «*yankees uruguayos*».<sup>59</sup> No es pot oblidar que el port, la possibilitat de sortir al mar, vinculava la regió amb el món. Aquesta «finestra» va determinar una mentalitat vilatana però cosmopolita, disposada a rebre l'estranger, es tractés de persones o d'idees, de capitals o de tecnologia.<sup>60</sup> La immigració va repercutir en el foment de l'esperit d'associació en estimular el desenvolupament de nuclis comunitaris solidaris. Les diverses col·lectivitats van impulsar les seves pròpies societats de socors mutu, centres recreatius i institucions educatives. Aquest sediment va ser útil a l'hora de donar suport al capitalisme popular impulsat per les societats anònimes locals durant els anys quaranta.<sup>61</sup> El període de substitució d'importacions de la postguerra i la seva conseqüència natural, l'obligada mirada al mercat intern, potser el punt més alt en la consolidació dels estats nacionals, es va nodrir d'aquest passat. A partir de la dècada dels seixanta, amb la instrumentació de diferents projectes d'integració (ALALC el 1960, ALADI el 1980, MERCOSUR el 1991) es va dissenyar un nou destí per a la zona: formar part del corredor terrestre que uneix São Paulo amb Córdoba, Buenos Aires i el Pacífic, i constituir-se en un centre de producció i distribució energètica. Ambdues finalitats van implicar la unió física de les dues ribes (pont el 1975, gasoducte el 1998). La nova etapa de la integració —aquest cop planificada per les cancelleries— va promoure una sèrie de profundes transformacions en el camp i la indústria locals.

L'experiència de Bella Unión, en canvi, exhibeix ruptures més evidents entre el primer i el segon model. La microregió fronterera va conèixer una intensa experiència d'integració regional entre el 1860 i el 1940, com a port secundari d'un ampli sistema comercial fluvial, i com a seu d'un actiu mercat de bestiar viu. Quan el comerç de trànsit va decaure, el mateix circuit geogràfic va reaparèixer en el comerç de bestiar viu, part de la infraestructura desenvolupada

58. *El Libro del Centenario del Uruguay*, Montevideo, Agencia Capurro, 1925, 1048.

59. Aquesta denominació s'atribueix a l'expresident José Batlle y Ordóñez. MAESO, *El Uruguay...*, 417.

60. El «litoral» també va funcionar com un mercat regional de capitals: empresaris argentins van crear el 1906 una empresa destinada al millorament ramader, i el 1911 capitals mixtos van fundar una fàbrica de gel. BARRIOS PINTOS, *Paysandú en escorzo...*, 283 i 287.

61. M. SARALEGUI, «La industrialización de Paysandú se realiza en función de un fin social», *Paysandú-Exposición Industrial y Agraria-1948*, Montevideo, 1948, 28 i 29.

anteriorment pel comerç de mercaderies va servir al comerç de bestiar, i sobretot, una mateixa elit local integrada per hisendats, comerciants i alts funcionaris de duanes va liderar ambdós processos, en tant que la vigència del *model regional* els ratificava com a elit dominant.

En canvi, entre la segona etapa del *model regional* i el posterior model agroindustrial de la canya, és visible una ruptura. Els capitals que van finançar l'enlairament del sucre no provenien dels desenvolupaments anteriors sinó de fora de la microregió. Els sectors socials que van liderar el canvi van ser els inversors privats que actuaven a escala nacional i els antics agricultors pobres que no havien tingut protagonisme en el model anterior.

Si en el model regional havia estat clau el vell circuit geogràfic i comercial traçat pels rius, ara el factor natural que actuava com a avantatge comparatiu era un microclima singular caracteritzat per temperatures altes i estius llargs. En conjunt, el procés de gestació i maduració agroindustrial va implicar una profunda renovació institucional que va transformar l'estructura agrària original i va posar en acció nous actors socials, com les cooperatives de productors i els sindicats de treballadors rurals i industrials.

### Quadres

#### QUADRE 1

El cicle del *tasajo* i del comerç de trànsit: duanes i comerç exterior (%)

Duana	1884		1899		1918	
	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

Font: *Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay, 1884*, Montevideo, Tipografía Oriental, 1899-1900, 149; *La Nación*, I, 1901, 224; *Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay, 1920*, Montevideo, Tipografía Moderna, 1922, 436.

#### QUADRE 2

El cicle del *tasajo* i del comerç de trànsit: animals processats pels saladors

	Total caps processats	Zona del riu Uruguai	%
1891-95	2.807.000	1.193.600	43
1906-10	2.687.964	754.643	28
1916-20	345.300	111.000	32

Font: *Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay, 1920*, Montevideo, Tipografía Moderna, 1922, 90.