

11.6.7

HUGO BARACCHINI

*HISTORIA DE LAS
COMUNICACIONES
EN EL URUGUAY*



UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA

DIVISION PUBLICACIONES Y EDICIONES

MONTEVIDEO



URUGUAY

INTRODUCCION

Alcance del término comunicaciones

El concepto de comunicaciones no implica solamente el traslado territorial de objetos y personas, sino además el de ideas. Al tradicional alcance del término comunicaciones, referido exclusivamente al traslado en el espacio de elementos materiales, debemos agregar, a partir del último tercio del siglo XIX, el de comunicaciones denominadas "instantáneas": telégrafo, teléfono y radiodifusión (radiotelefonía y radio-televisión).

Este trabajo pretende presentar la historia sucinta de las comunicaciones, desde la época colonial a nuestros días; desde la primitiva carreta tirada por yuntas de bueyes, al avión supersónico; desde el correo de chasques a caballo, hasta las posibilidades inconmensurables de las telecomunicaciones vía satélite. El traslado territorial de elementos materiales nos introduce en la historia del transporte, así como el traslado de las ideas en el espacio nos introduce en la historia de la transmisión. La historia de las comunicaciones constituye una trama compleja y variable, que supera la simple y tentadora concepción de un acoplamiento cronológico de la historia de los transportes y la historia de las transmisiones.

En todos los casos las comunicaciones suponen la existencia de un equipamiento territorial arquitectónico, ya sea a escala local, como a escala nacional o regional. El sistema de postas en postillones, en el primer tercio del siglo XIX, exige ya una compleja organización territorial, con su correspondiente equipamiento arquitectónico y la interconexión con los sistemas de postas en postillones de los territorios vecinos. Igualmente, en nuestros días, las comunicaciones radiales y televisivas exigen un cuidadoso estudio regional de las zonas

de influencia cultural de esas transmisiones, creándose una nueva problemática de fronteras y un nuevo enfoque en la tradicional concepción de la soberanía territorial. La organización del territorio, en función de las necesidades de la transmisión radial y televisiva y la solución positiva de los problemas que de la misma se derivan, incluye un equipamiento arquitectónico que es cada vez más complejo.

En la medida que todo problema relacionado con las comunicaciones exige un equipamiento local o territorial, importa desde el punto de vista arquitectónico. En el primer caso, será campo de estudio de un programa edilicio particular, simple o complejo y, en el segundo caso, objeto de estudio del ordenamiento físico del territorio y como tal, parte integrante de la temática arquitectónica.

Alcance del tema

Este estudio del problema de las comunicaciones, analizado en su proceso histórico, atiende fundamentalmente el campo del ordenamiento físico territorial y en consecuencia a la incidencia del citado proceso, en la conformación del actual equipamiento arquitectónico a escala nacional y regional. La necesidad de comunicarse genera un equipamiento físico en el territorio nacional y simultáneamente, la necesidad de su coordinación, con otros sistemas ordenadores a escala regional. Dentro de esos sistemas ordenadores regionales, adquieren importancia relevante algunas operaciones parciales de ordenamiento físico territorial, que serán objeto de estudios particulares (ejemplos: Puerto de Montevideo, Aeropuerto Nacional de Carrasco, etc.).

Salvo excepciones atendibles, el estudio del tema no incluye, por su limitada extensión y por los propósitos de su alcance, el análisis particular del complejo equipamiento edilicio que lo sostiene, sin que ello signifique minimizar su importancia, dentro del sistema ordenador general y en la comprensión global del problema.

Organización temática

El análisis del desarrollo histórico del problema de las comunicaciones, en la Banda Oriental y en la República, se organiza sobre una doble trama argumental: una trama crono-

lógica ordenadora y una segunda trama estructural, que atiende los aspectos tecnológicos, de organización jurídico administrativa del Estado y de ordenamiento territorial.

Cinco entornos cronológicos ordenan didácticamente el campo de estudio propuesto: 1) época colonial, 2) desde la Independencia hasta finalizar la Guerra Grande, 3) desde esta última hasta la presidencia de Latorre, 4) desde Latorre hasta la segunda presidencia de Batlle y Ordóñez, y 5) desde esta última a nuestros días.

La trama estructural surge como consecuencia de dos determinantes fundamentales: la evolución progresiva de las técnicas de las comunicaciones y la correspondencia que se establece entre ese proceso tecnológico y la superestructura jurídico administrativa y por ende política, en la medida que la misma es el reflejo de una filosofía de Estado.

Ambas exigencias, en cada momento histórico, condicionan la resultante arquitectónica: un equipamiento territorial y edilicio necesario, que responda adecuadamente a la evolución de las técnicas y a la filosofía política del Estado. La progresiva y cada vez más compleja evolución de las técnicas de las comunicaciones y la adaptación de la superestructura jurídico administrativa, en el marco de un entorno histórico cambiante, procesan el equipamiento físico, respuesta arquitectónica a las necesidades de ordenar el territorio.

Intentamos deducir, a manera de conclusiones, en el capítulo final de este trabajo, las tendencias del problema en el momento actual, punto de salida de otro campo del conocimiento: la teoría de la arquitectura.

Caracteres generales del problema en estudio

Asistimos a un doble proceso en la evolución tecnológica: la diversificación de los sistemas de comunicaciones y la creciente complejidad de los modos técnicos aplicados a esos sistemas. Es así que, en la época colonial, el sistema de transporte a tracción a sangre, caballos y carretas tiradas por bueyes, nos dan una visión limitada, y a la vez primitiva, desde el punto de vista tecnológico, de los medios de comunicación terrestres existentes. Posteriormente, en la República del siglo XIX, se incorpora el sistema de diligencia y años después el sistema ferrocarrilero. En menos de un siglo y limitándonos al problema del transporte terrestre, constatamos el doble proceso antes señalado: 1) diversificación de los sistemas, dado

que al sistema de transporte a caballo y en caravanas de carretas, se agregan dos nuevos sistemas, las postas en diligencias y el complejo ferrocarrilero, y 2) creciente complejidad de la tecnología aplicada al transporte terrestre, hecho que surge de la simple comparación entre el limitado alcance, desde el punto de vista técnico, de la carreta colonial y la notoria superioridad de la locomotora a vapor, unidad básica del sistema ferrocarrilero. En el último tercio del siglo pasado se agregan los medios de comunicación denominados "instantáneos", primero el telégrafo y luego el teléfono, que permiten una rápida comunicación de ideas. En el transporte marítimo se incorpora, durante la República, la navegación a vapor, que constituye un avance tecnológico importante en relación al transporte marítimo basado en la navegación a vela, característico de la época colonial. En nuestro siglo, se aplican con éxito las posibilidades de la navegación aérea, vislumbreadas a fines del siglo anterior, se incorporan los automotores y se integran a los sistemas de transmisión, las comunicaciones radiotelefónicas y radiotelevisivas.

En el término de dos siglos se amplían notoriamente las posibilidades de comunicación, mediante la diversificación de los sistemas de transporte y de transmisión, apoyados en una acelerada progresión tecnológica. Los medios de comunicación son cada vez más complejos y eficientes, exigiendo correlativamente una rápida adecuación del equipamiento físico territorial y edilicio. La programación y ejecución de ese equipamiento, de uso social, se ordena de acuerdo a disposiciones jurídico administrativas, que responden a la filosofía política del entorno histórico correspondiente. Los parámetros de acción del hombre, en el campo concreto de las realizaciones, de la ejecución del equipamiento físico, están condicionados por el proceso tecnológico y la superestructura legal, que se adapta a las renovadas exigencias de los cambios técnicos. Es natural entonces, que el equipamiento correspondiente a las comunicaciones terrestres y acuáticas, en la época colonial, es relativamente exiguo, en comparación con el equipamiento resultante de las exigencias de la evolución tecnológica aplicada a las comunicaciones, en el último tercio del siglo pasado. Una relación similar podemos establecer entre ese período histórico nacional y las necesidades de ordenamiento físico territorial y edilicio, que se plantea al Estado uruguayo, en el segundo tercio de nuestro siglo.

Caracteriza al problema en estudio la aparición temprana del concepto de planificación a escala nacional y regional. Ya el sistema de postas en postillones de 1828 plantea y re-

suelve, con relativa eficacia, en relación a los medios técnicos y de ordenamiento jurídico disponibles, la necesidad de una función planificada, a escala del territorio nacional y su coordinación con el sistema de postas centralizado en la ciudad de Buenos Aires.

Desde la época colonial a nuestros días, permanece inalterable el concepto del uso instrumental, por parte del Estado, de las comunicaciones territoriales, para fines de transformación social y económica. El arreglo de campos en la época colonial y el problema de fronteras, geográficas y culturales, durante los siglos XIX y XX, nos ofrecen numerosos ejemplos de propuestas, que incluyen el mejoramiento o la creación de servicios de comunicación, a los fines de promover cambios en la estructuración del territorio, cuyo objetivo final determinan mejoras de carácter social y económico. Esta concepción inalterada del uso de los medios de comunicación como herramienta de transformación estructural, culmina cuando el Estado reclama para sí el manejo global del problema aplicando el concepto de servicio público, al campo de las comunicaciones territoriales. Esta doctrina se elabora durante la primera presidencia de Batlle y Ordoñez, pero su efectiva aplicación se inicia a partir de su segundo período presidencial. Se integran en la órbita de las decisiones exclusivas del Estado, tanto aquellos aspectos que desde sus inicios fueron de su privacidad, como los relacionados a la estructura jurídico administrativa, que condicionan la aplicación de cada sistema de comunicación al marco de una política general del Estado, como los aspectos técnicos, que hasta entonces permanecían reservados a la iniciativa privada.

Como consecuencia de la reforma universitaria de Vázquez Acevedo y a partir de la creación de la Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas, la Universidad de la República otorga al Estado, personal técnico especializado en el campo de conocimiento de los sistemas de comunicaciones. Se inicia un prolongado proceso de nacionalización del personal técnico especializado, que hasta entonces era cubierto por el concurso de técnicos extranjeros contratados o de técnicos nacionales formados en el exterior.

Durante el siglo XX, a la complejidad de las técnicas de las comunicaciones y al proceso diversificador de sus modalidades, se agrega la tecnificación y nacionalización de los servicios, que son concebidos por el Estado, en su calidad de función pública.

CAPITULO I

HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN LA BANDA ORIENTAL

Los medios de comunicación

Durante la época colonial, en el territorio de la Banda Oriental, las comunicaciones se limitan al transporte de objetos y personas, en el ámbito terrestre y acuático.

Los medios de comunicación terrestres se basan en el transporte a tracción a sangre: caballos y carretas tiradas por bueyes, éstas últimas organizadas en forma de caravanas (figs. 1, 2 y 3), por razones de seguridad, consecuencia de la inestabilidad en el dominio de la campaña, por parte de las autoridades españolas. La comunicación entre las distintas partes que integran el territorio de la Banda Oriental, plantea siempre un problema de seguridad, de integridad física de las personas y apropiación de los objetos trasladados. Esta circunstancia, ocasionada por razones similares, se extiende, durante gran parte del siglo XIX, al territorio de la República. Las noticias, es decir las ideas, se trasladan primordialmente mediante el sistema de chasques, conjunto de baqueanos, conocedores de la campaña, que mediante caballos de recambio cubren las distancias. Su origen es de orden militar y su función esencial se vincula a las comunicaciones de Estado, incluidas naturalmente las de carácter estratégico, que exigen una mayor urgencia en el traslado. La comunicación de ideas correspondiente al sector privado se realiza generalmente mediante la ocasional caravana de carretas.

El escollo más importante que se presenta en el transporte terrestre es el cruce transversal de cañadas, arroyos y ríos, valla muchas veces insalvable, para una efectiva comunicación entre las distintas partes que integran el territorio colonial. Nuestro sistema fluvial, abundante y de imprevisibles fluctuaciones de caudal, transforma en elemento imprescindible al

baqueano, conocedor de pasos y acumulador de la memoria meteorológica local, transmitida por generaciones. En sus conocimientos queda depositado el éxito o fracaso de todo intento de comunicación terrestre, ya sea por el sistema de caravanas de carretas o por chasques a caballo. El personal responsable del transporte mediante caravana de carretas incluye al cuarteador, iniciado en el arte de sacar, sin daño, a las primitivas carretas de los enterraderos de barro y agua, situación embarazosa y corriente, que se denomina "peludo". Esta tarea exige habilidad y experiencia aplicada a cada situación particular, responsabilidad acrecentada, si se tiene en cuenta que las carretas coloniales están construidas exclusivamente en madera y cuero.

Avanzado el siglo XIX, la carreta tirada por bueyes será sustituida paulatinamente por la diligencia tirada por caballos, medio de transporte técnicamente más complejo y menos resistente a las exigencias de un territorio deficientemente equipado. Durante la época colonial, el uso de la diligencia en la Banda Oriental fué prácticamente nulo, limitado a usuarios excepcionales y dentro de las murallas de Montevideo o en la región inmediata a las mismas. El medio hostil de la campaña y las limitaciones económicas locales, imposibilitan la extensión de este medio adelantado del transporte terrestre colonial.

Los carros tirados por caballos tienen alcance local, limitado a los propios y sus inmediaciones. No constituyen un medio generalizado de transporte a escala territorial, donde son sustituidos por un medio más lento, pero más adecuado a los accidentes geográficos de la campaña: las carretas tiradas por bueyes.

Las comunicaciones acuáticas transatlánticas se realizan, dentro de las limitaciones del sistema de flotas y puertos únicos, en veleros de mediano calado. Los veleros de mayor calado arriban a Montevideo, a partir del reconocimiento parcial de su función de ciudad puerto, anclando en las zonas marginales de la bahía, alejados de la costa, debido a la insuficiente profundidad de las aguas.

El río Uruguay se recorre habitualmente mediante el sistema de jangadas, en la dirección de la evacuación de sus aguas, salvándose por tierra los saltos Grande y Chico. Junto a las valiosas maderas duras, que estructuran el sistema de jangadas, se transportan productos agrícolas provenientes de las Misiones Orientales. Los hombres responsables de la lar-

ga y penosa travesía, construyen sobre la jangada sus ranchos de madera y paja. La naturaleza esencialmente productora y proveedora agrícola de las Misiones Orientales, dentro del área de consumo platense, justifican el sistema de transporte acuático descrito, dada la importancia y prevalencia de las comunicaciones desde las Misiones Orientales hacia la ciudad de Buenos Aires. El viaje de retorno a las Misiones se realiza generalmente por tierra. Eventualmente se usan embarcaciones de pequeño calado, que salvan por tierra los saltos del río Uruguay, en su doble travesía.

El cruce transversal de los ríos, arroyos y cañadas, principal obstáculo en el transporte terrestre, se realiza por los pasos y angosturas. En las épocas de crecida se realiza el cruce con precarios botes, armados con un cuero entero de vacuno, que se denominan pelotas. En la zona inmediata a la ciudad de Montevideo, hacia fines del siglo XVIII, se comienzan a usar regularmente botes de madera o elementales balsas, construidas con igual material.

Las comunicaciones acuáticas fundamentales se realizan hacia y desde Buenos Aires, el centro político, administrativo y comercial de mayor importancia en la región delimitada por la cuenca platense. Las direcciones dominantes son hacia las Misiones Orientales, en busca de maderas y abastecimiento agrícola y hacia la costa de la Banda Oriental, en busca de cueros vacunos. La actividad corambrera promueve la comunicación acuática, mediante embarcaciones menores, desde Buenos Aires en dirección a las desembocaduras de la red fluvial oriental.

Condicionantes jurídico administrativas

Dos son las condicionantes jurídico administrativas del sistema colonial, en relación al tema en estudio: libre tránsito del territorio, establecido en las Leyes de Indias y monopolio de la navegación en los ríos interiores, disposición complementaria del sistema imperial de flotas y puertos únicos. Ambas condicionantes integran el complejo sistema económico mercantilista español, dentro del cual la Banda Oriental es un territorio marginal, hecho que se traduce en la negación a Montevideo de su calidad de puerto, pese a su estratégica ubicación y a sus condiciones geográficas excepcionales. La negación de Montevideo puerto, decretada desde su fundación como ciudad de hinterland, no constituye un acto caprichoso de la corona, sino que obedece a una concepción discutible pero coherente, de todo el sistema colonial español. Analicemos por separado cada uno de estos elementos.

Libre tránsito del territorio

Disposición establecida en las Leyes de Indias ⁽¹⁾, que supone una clara limitación al derecho de propiedad, impuesta en la gracia de otorgamiento de un territorio por la corona. El libre tránsito del territorio responde además a condicionantes territoriales, derivadas de la realidad colonial americana. Las colonias españolas carecen de un adecuado sistema de comunicaciones terrestres, salvo en las áreas donde el equipamiento vial es heredado de los centros imperiales precolombinos. La Banda Oriental, zona marginal del imperio español en América, carece en absoluto de medios de comunicación terrestre. Libre tránsito significa en realidad la libertad de opción, por parte del baqueano, de una ruta, a campo abierto que las condiciones climáticas y ocasionales del lugar aconsejen. En los primeros decenios de la República, en tanto no existe un adecuado equipamiento vial, ni un efectivo dominio político del territorio por el Estado liberal, se reiterará la disposición de libre tránsito, lo cual implica una notoria contradicción entre esta limitación a la propiedad privada y la esencia doctrinaria de la concepción liberal, en relación a la propiedad del suelo.

Monopolio de navegación de los ríos interiores

Este concepto se extiende en los hechos a todas las vías acuáticas interiores navegables, integradas al sistema de navegación imperial. Este monopolio es consecuencia de un monopolio mayor: el de la comercialización de productos, cuyo instrumento más importante es el sistema de flotas y puertos únicos. El monopolio de navegación en la cuenca platense o su antítesis, la libre navegación en la misma, configuran una de las tramas históricas fundamentales de la problemática política colonial y poscolonial, constituyendo una decisiva causal complementaria en la disputa de puertos.

El monopolio de navegación de las vías acuáticas interiores y el sistema de flotas y puertos únicos, son partes integrantes de una coherente política económica imperial: el mercantilismo, en su versión española.

Negación de Montevideo puerto

Incorporado este concepto a las premisas de orden económico enunciadas anteriormente, debe agregarse que el Impe-

rio, en la medida que aplica con criterio ortodoxo su concepción mercantilista en la producción y comercialización de mercancías, se priva del puerto natural más importante del cono sur del continente americano, tanto por su ubicación geográfica en relación a la cuenca platense, como por su valor estratégico en función del problema de fronteras con el Imperio de Portugal.

El relativo "liberalismo" de los borbones, al introducir la variante comercial de la introducción de esclavos africanos y la exportación de cueros por la ciudad fortaleza de Montevideo, obliga a una paulatina revisión de la política restrictiva aplicada en las comunicaciones entre el Imperio y las colonias primero y entre las propias colonias después. La inexistencia de materiales preciosos en la región platense y las posibilidades de explotación comercial que abrió la eclosión ganadera en sus ricas praderas naturales, unido a las apremiantes necesidades del erario de la Corona, promovió la necesidad de una apertura limitada de las operaciones comerciales en la bahía de Montevideo. Ese privilegio se complementa con la introducción de negros esclavos, a los fines de cubrir la ausencia de mano de obra indígena, adaptable a las condiciones del trabajo colonial.

No debemos sobrevalorar el alcance de la legislación indiana borbónica en esta materia. Montevideo - puerto se concibe en la plenitud de sus funciones y alcances, a partir del triunfo de las luchas independentistas, enmarcado en la competencia de poderes y de influencias con el puerto de Buenos Aires.

La explotación del cuero por el sistema de corambre, acrecentada desde los últimos decenios de la época colonial, intensificará el tránsito acuático entre Buenos Aires y la costa oriental del Río de la Plata. Anteriormente, esa comunicación fluvial se realizaba en forma clandestina, para la comercialización vinculada al complejo andamiaje del contrabando ante el cual, las autoridades delegadas de la Corona, tenían una actitud de vigilancia complaciente. A partir de la legislación borbónica Buenos Aires otorga a particulares permisos de corambre, que exigen una importante disponibilidad de capital y un equipamiento necesario para la operación de transporte de los cueros, su tratamiento y posterior almacenamiento. Flotillas de pequeñas embarcaciones parten de Buenos Aires y cruzando el Río de la Plata, se introducen en el territorio de la Banda Oriental, a través de la numerosa red fluvial interior, que desemboca en el citado río mayor. El ganado se

agrupa en las aguadas, lindantes a los ríos, arroyos y cañadas, donde proliferan los vacunos, en base a las ricas pasturas naturales. Se aprovecha sólo el cuero y el desquicio de la riqueza ganadera es inmenso.

Un importante tráfico de ganado en pie se realiza hacia los saladeros de Río Grande del Sur, donde la explotación industrial del ganado ha superado tempranamente la etapa de la corambre, impulsada por una concepción económica distinta de la corona lusitana primero y del Imperio del Brasil después. Esta variante de las comunicaciones terrestres, aunque ilegal, tiene importancia cuantitativa e integra el sistema productivo portugués y brasileño, pensado a una escala territorial que incluye la Banda Oriental. En estas operaciones intervienen los baqueanos, asesores de las guardias protectoras de las tropillas de ganado vacuno.

El aprovechamiento de la carne y sus derivados se inicia en la Banda Oriental a fines del siglo XVIII, cuando se instalan los primeros saladeros autorizados por el imperio español. Su evolución deriva en una sensible disminución del tráfico fluvial, con fines de explotación corambrera, entre la ciudad de Buenos Aires y la costa Oriental del Río de la Plata.

El equipamiento arquitectónico

La modalidad del transporte terrestre en la colonia, basado en la libre unión entre dos puntos, utilizando la experiencia acumulada del baqueano, sugiere por sí la ineficacia del Imperio, en la realización de un equipamiento vial necesario. La ausencia de ese equipamiento vial en la Banda Oriental, territorio marginal dentro del sistema económico mercantilista español, pero esencial desde el punto de vista estratégico, en función del problema de fronteras, tiene explicación satisfactoria, en la medida que el primer aspecto primó sobre el segundo, hasta mediados del siglo XVIII y considerando que posteriormente el tesoro español no estuvo en condiciones de impulsar obras viales de relevancia. La filosofía económica de la Corona implica limitar el problema de las comunicaciones terrestres a la utilización de los sistemas viales precolombinos, que naturalmente se inscriben en las áreas de dominio de los antiguos imperios indígenas, únicas áreas geográficas que interesan a España por su posesión de metálico.

La ausencia de equipamiento vial en la Banda Oriental es casi absoluta y se limita a algunas mejoras en las trazas

espontáneas de los alrededores de los principales poblados, particularmente de Montevideo. Este elemental equipamiento se complementa con un primitivo muelle de piedra, en la bahía de nuestra principal ciudad-fortaleza. Las trazas terrestres mejoradas corresponden a las denominadas rutas de penetración a los poblados, que entroncan a los mismos con la primaria vertebración del territorio de la Banda Oriental. Esa vertebración se asemeja a la forma generalizada en las comunicaciones acuáticas, en base a rutas no definidas, pero aconsejadas por la experiencia de los pilotos y prácticos de puerto, conocedores ambos del lugar marítimo o fluvial.

Existe indudablemente una concepción unitaria en todo el sistema de comunicaciones de la colonia. Las limitaciones tecnológicas, el sistema de caravanas, el principio de libertad de comunicación terrestre, la ausencia de un equipamiento vial necesario, son partes integrantes de un complejo sistema, ideado en función de una política económica que beneficia a la Metrópolis, en detrimento de la positiva evolución de los territorios coloniales, germen de los antagonismos que generarán la lucha independentista de las colonias españolas en América.

La primera vertebración terrestre de la Banda Oriental está determinada por la incidencia de dos grupos de factores: económicos y estratégicos. La determinante económica primera surge de la necesidad de comunicar, por tierra y mediante el curso del Río Uruguay, a las Misiones Orientales con Buenos Aires, engarzando en el trayecto a las poblaciones litorales. Este sistema se entronca con el llamado camino de la costa, desde Colonia o sus inmediaciones, hasta la frontera portuguesa, incorporando a este ordenamiento las poblaciones de la margen oriental platense y el conjunto de puntos fortificados que integran el sistema defensivo de fronteras, ideado en base a la doctrina imperante de Vauban. La determinante estratégica primera es la necesidad de comunicación militar entre Buenos Aires y Montevideo, con el citado sistema defensivo. Ambas determinantes fundamentales definen una vertebración periférica, con variantes en cuanto a los puntos de introducción en la costa de la Banda Oriental y a los pasos o vados utilizados en las comunicaciones terrestres.

Las determinantes económicas y estratégicas, necesidad de abastecimiento agrícola y defensa de fronteras, conjugan cuatro elementos definitorios del problema: Buenos Aires, Montevideo, las Misiones Orientales y el sistema de puntos fortificados de la franja fronteriza. La conexión adecuada de estos cuatro elementos, implica no sólo la existencia de una pri-

maria vertebración del territorio de la Banda Oriental, sino además, su conexión acuática con Buenos Aires, ciudad centralizadora del sistema, ubicada fuera del territorio objeto del ordenamiento.

El transporte de implementos militares, suministros de guerra y tropa, se realiza habitualmente cruzando el Río de la Plata, desde Buenos Aires a Montevideo o a Maldonado, en forma directa, o en su tramo menor, Buenos Aires - Colonia (Buenos Aires - Real de San Carlos, cuando Colonia del Sacramento está en poder de los portugueses), complementándose la comunicación terrestre por el camino de la costa.

La necesidad perentoria de comunicación directa entre Maldonado, importante centro militar integrado a la organización estratégica del sistema de defensa de fronteras, con las Misiones Orientales, centro suministrador de productos agrícolas, origina una ruta de uso secundario, que se agrega a la vertebración periférica terrestre de la Banda Oriental. Esta última ruta noroeste se usa ocasionalmente, por razones de urgencia, no constituyendo un modo habitual de conexión.

Las interpretaciones gráficas de la implantación regional de las poblaciones en la Banda Oriental hacia fines del siglo XVIII (Fig. 4) y de las rutas de penetración portuguesa (figura 5) ilustran la tesis sustentada. Esos mapas se superponen visiblemente a la estructura de las comunicaciones terrestres de nuestra Banda (Fig. 6).

En este último trazado general de las comunicaciones terrestres coloniales, observamos vastas zonas del territorio no servidas, consecuencia de su relativo valor productivo y militar. Esta situación inicial configura un problema de ordenamiento territorial de difícil solución, aún después del afianzamiento de las ideas liberales, durante la República. Las regiones lindantes con el río Uruguay y el Río de la Plata tienen, desde la época colonial, una situación de privilegio, que promoverá una atención preferencial de su equipamiento arquitectónico, en perjuicio de los territorios centrales, particularmente de los ubicados al norte del río Negro, principal obstáculo geográfico para las comunicaciones terrestres. El posterior mejoramiento de las vías de conexión en el litoral y en la franja platense, durante la República, valoriza esas regiones, hechos que incentivan nuevas mejoras del sistema vial, originándose un principio de acción recíproca, marginante de los territorios inicialmente no servidos. Este fenómeno será concientizado, a nivel político, recién en el segundo tercio de nuestro siglo.

Es necesario destacar la importancia de las comunicaciones acuáticas durante el período colonial, convergentes a Buenos Aires, centro colonizador de la cuenca platense. La peculiar vertebración terrestre de la Banda Oriental, sólo se concibe integrada al sistema de comunicaciones fluviales, conformando un complejo cuya eficacia depende de la adecuada coordinación de ambos sistemas.

El otorgamiento de permisos de vaquería, a los fines de la explotación del corambre exige formas no habituales de comunicación fluvial entre Buenos Aires y la costa oriental del Río de la Plata. Se une, mediante embarcaciones de pequeño calado, la citada ciudad con las desembocaduras de la vasta red acuática interior de la Banda Oriental. El lugar de desembarco, para la incursión corambrera, depende del territorio adjudicado al permisario y se realiza generalmente aguas arriba del afluente, en busca de las aguadas.

La única operación, de relativa importancia, en materia de equipamiento, se realiza en la bahía de Montevideo, a fines de la época colonial. Se construye, mediante sucesivas operaciones, un complejo arquitectónico, ubicado entre las calles San Joaquín (hoy Treinta y Tres) y San Francisco (hoy Zabala) (fig. 7). El mismo está constituido por un muelle de piedra, que data de 1780 - 81 (fig. 8), una playa natural contigua y el edificio de la Aduana, sito en la calle San Francisco (fig. 9), que se unen espacialmente mediante una explanada. El edificio de la Aduana es acondicionado en 1824, mediante la adaptación funcional de un antiguo edificio de la marina.

La escasa profundidad de la bahía dificulta el atraque directo en el muelle de las embarcaciones de mediano y gran calado, que fondean alejadas de la costa.

Ello obliga a realizar las operaciones de embarque y desembarque mediante la técnica de sucesivos trasbordos. Desde el velero anclado en la bahía se trasbordan los productos y personas a embarcaciones menores, que arriban al muelle o a la playa. En las aguas cercanas a la playa se produce un segundo trasbordo a carros de altas ruedas, tirados por caballos, que se introducen en el río hasta contactar con la barcaza o bote proveniente del velero (figs. 10, 11, 12 y 13). Estos carros, de diferente conformación, acorde al tipo de carga que operan, trasladan los productos y las personas directamente al edificio de Aduana, para su contralor.

Muelle, playa, explanada y edificio de Aduana (denominado posteriormente de Rivera) conforman un espacio arquitectónico integrado, que cumple funciones portuarias elementales, derivadas de la limitada actividad de nuestra ciudad-fortaleza.

Esta técnica de embarques y desembarques, mediante sucesivos trasbordos, se mantiene durante todo el siglo XIX y sólo será superado con la creación del puerto de Montevideo en el primer decenio de nuestro siglo, a pesar de que en el transcurso del siglo pasado se realizan importantes mejoras en la costa de la bahía, con la instalación de muelles del Estado y particulares.

La creación tardía de un primitivo muelle de piedra en Montevideo, hacia fines de la dominación española, luego sustituido en 1824 por un muelle de madera con cobertizo (fig. 14), se vincula directamente al moderado proceso renovador en el campo comercial, promovido por la Casa Borbónica. La revisión del concepto absoluto de monopolio comercial, inspirado en la versión ortodoxa española del mercantilismo, implicó la apertura del puerto de Montevideo para atender operaciones vinculadas principalmente a la introducción de esclavos y la exportación de cueros. Con ello se habilita para las funciones portuarias una ciudad concebida desde su fundación como un poblado de hinterland, con las trabas funcionales urbanas que de ese hecho se derivan. La habilitación de Montevideo como puerto del sistema imperial impuso, en el marco de las limitaciones económicas del medio local, un equipamiento mínimo. Este elemental equipamiento refleja al mismo tiempo la realidad de una región empobrecida por su marginalidad y las limitadas intenciones renovadoras del llamado "liberalismo borbónico".

NOTAS AL CAPITULO I

(1) "Disposición de las Leyes de Indias relativa a comunicación terrestre". "Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias mandadas imprimir y publicar por la Magestad Católica del Rey Don Carlos II Nuestro Señor". Madrid, Año MDCCLXXXI. Impresora de dicho Real y Supremo Consejo. Reimpresión Gráfica Ultra S. A. Madrid, 1943. T. II, Págs. 56 y 57. Libro III, Título XVII. Ley ij. "Que no se impida la libertad de caminar cada uno por donde quisiere". Don Felipe II en Aranjuez a 23 de Noviembre de 1568. I. H. A. Publicación 1.7. Fascículo 2. F. 1. Montevideo, 1965.

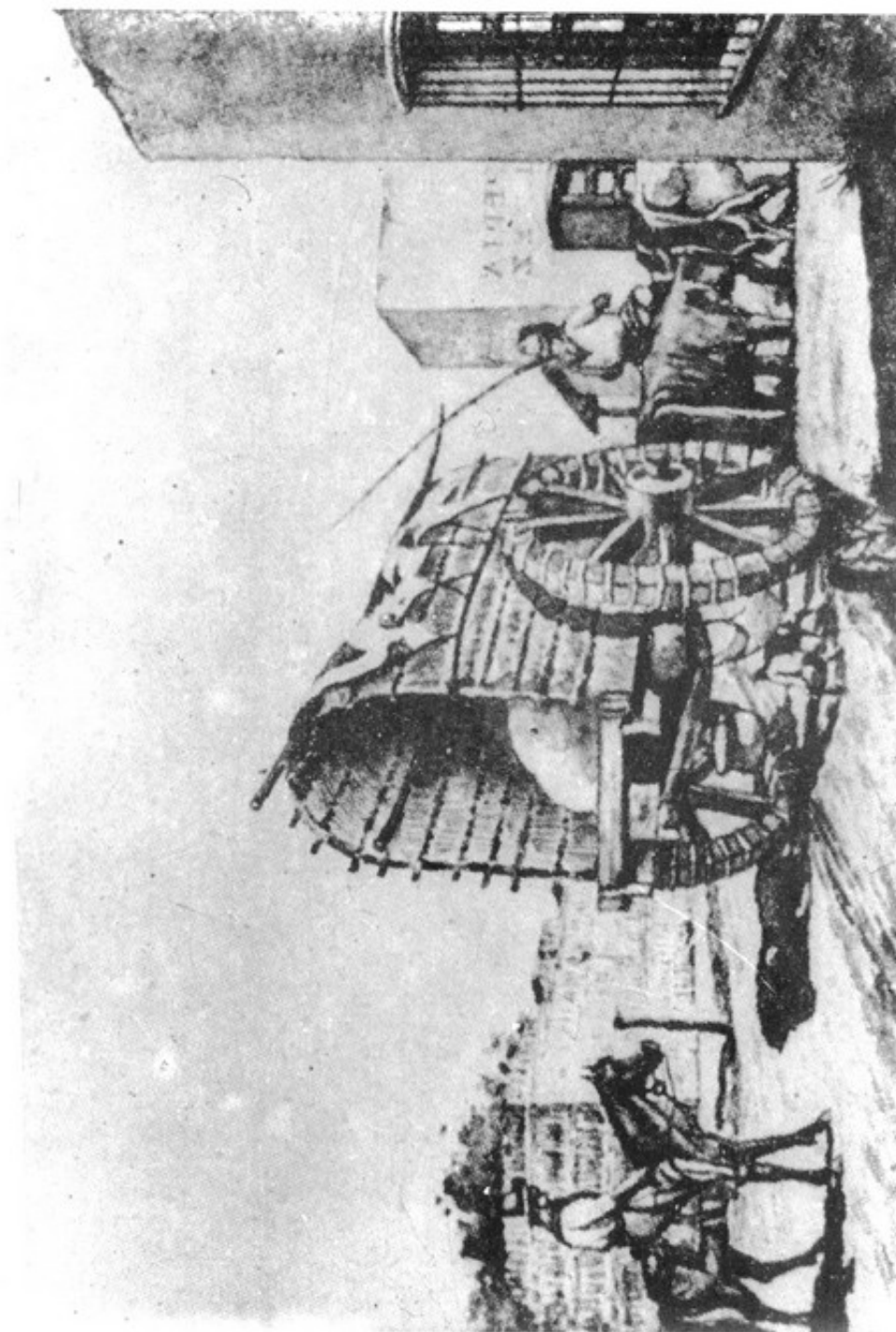


Fig. 1 - Carreta entrando a Montevideo. Acuarela de Carlos Menck Freire.

Fig. 2 - Caravanas de carretas. Modo usual de comunicación terrestre durante la época colonial y el siglo XIX.

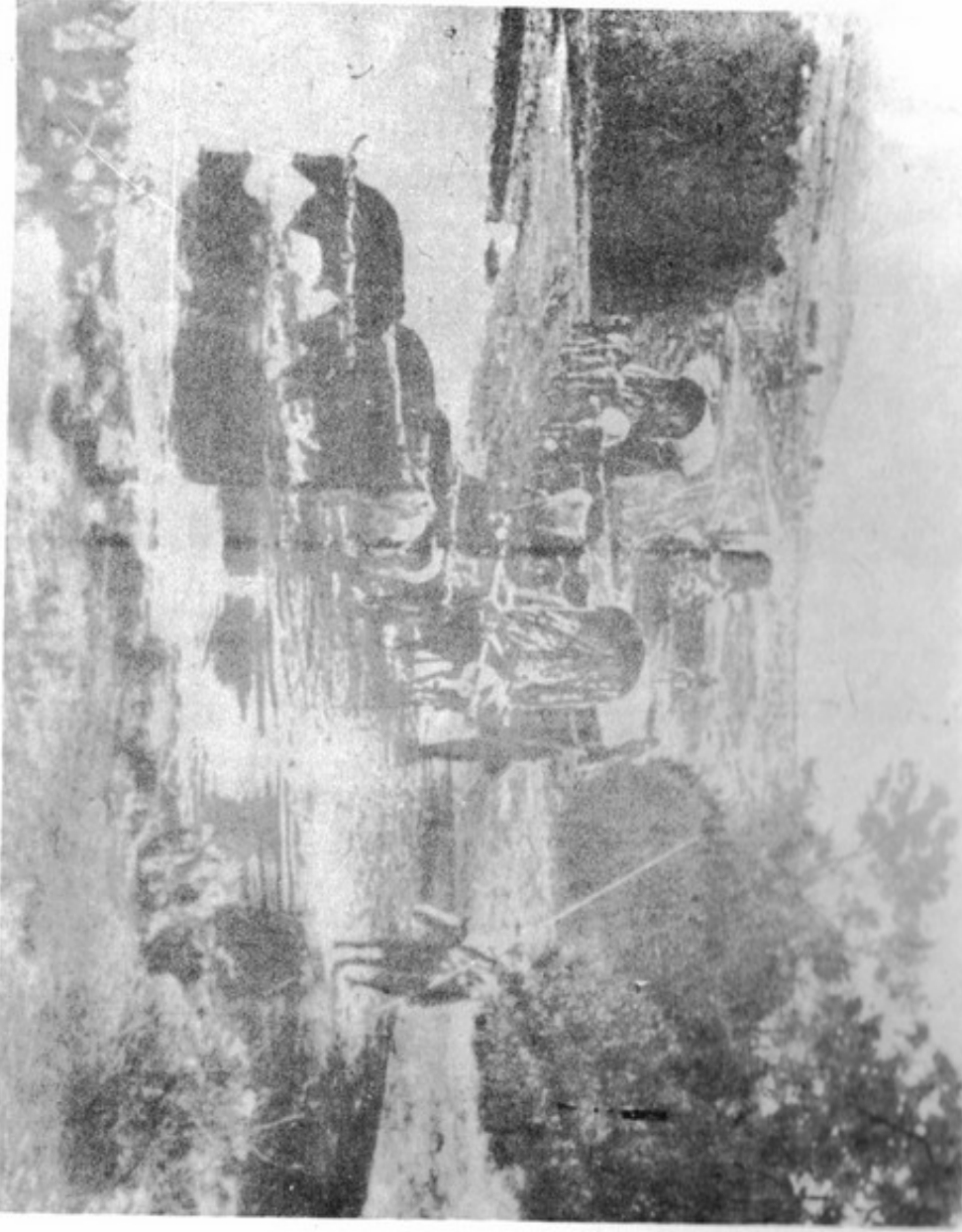


Fig. 3 - Caravanas de carretas. Modo usual de comunicación terrestre durante la época colonial y el siglo XIX.

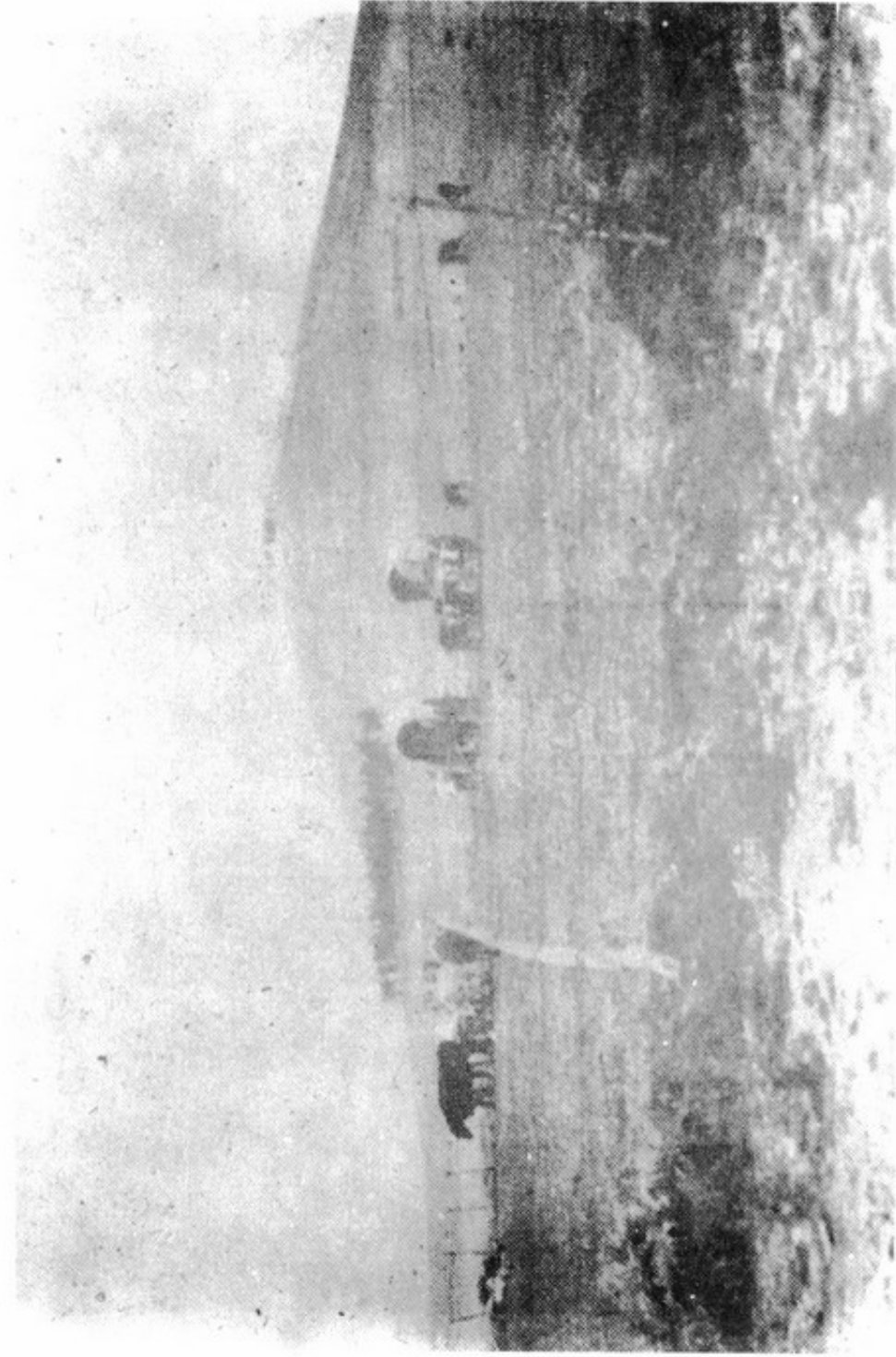




Fig. 4 - Implantación regional de las poblaciones en la Banda Oriental hacia fines del siglo XVIII.

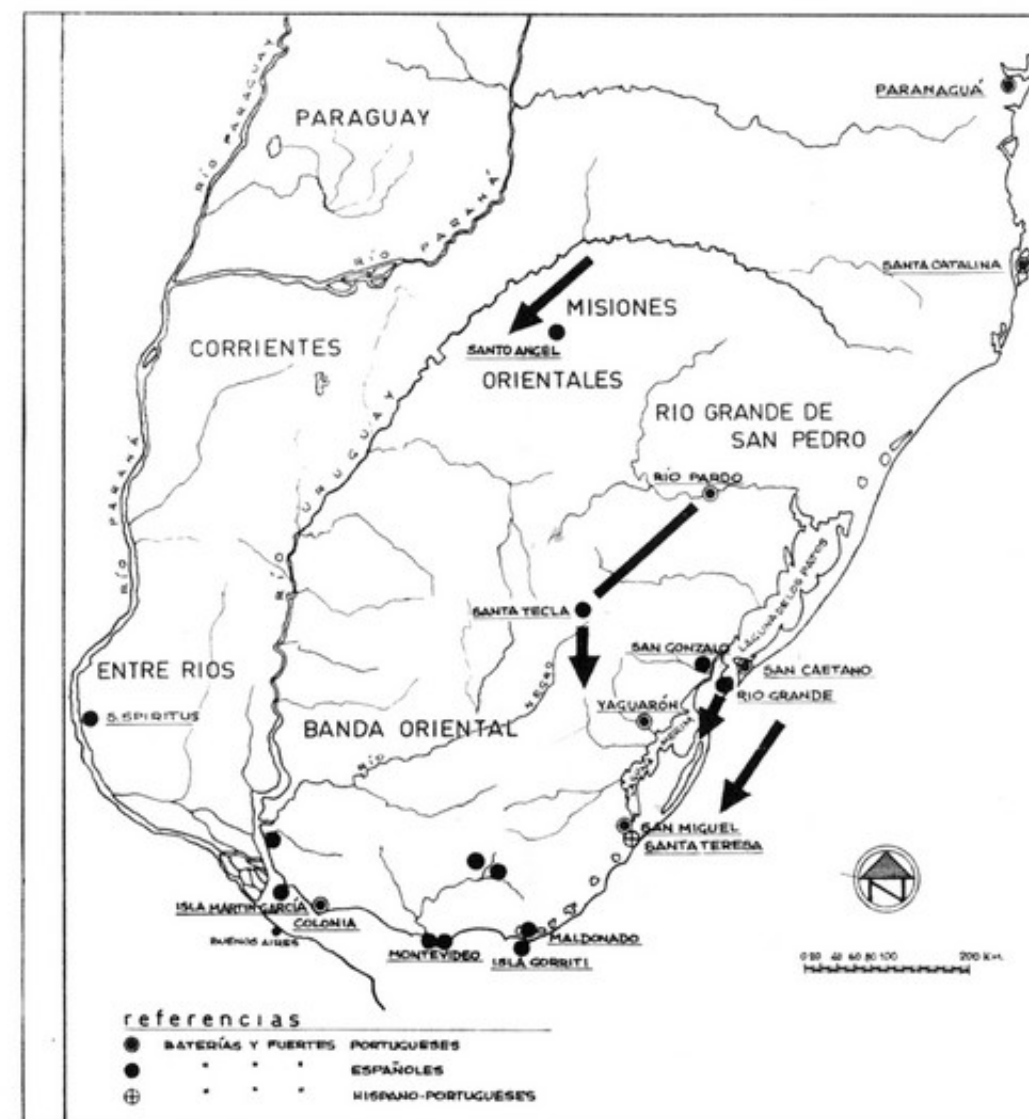


Fig. 5 - Rutas de penetración portuguesa durante la época colonial.

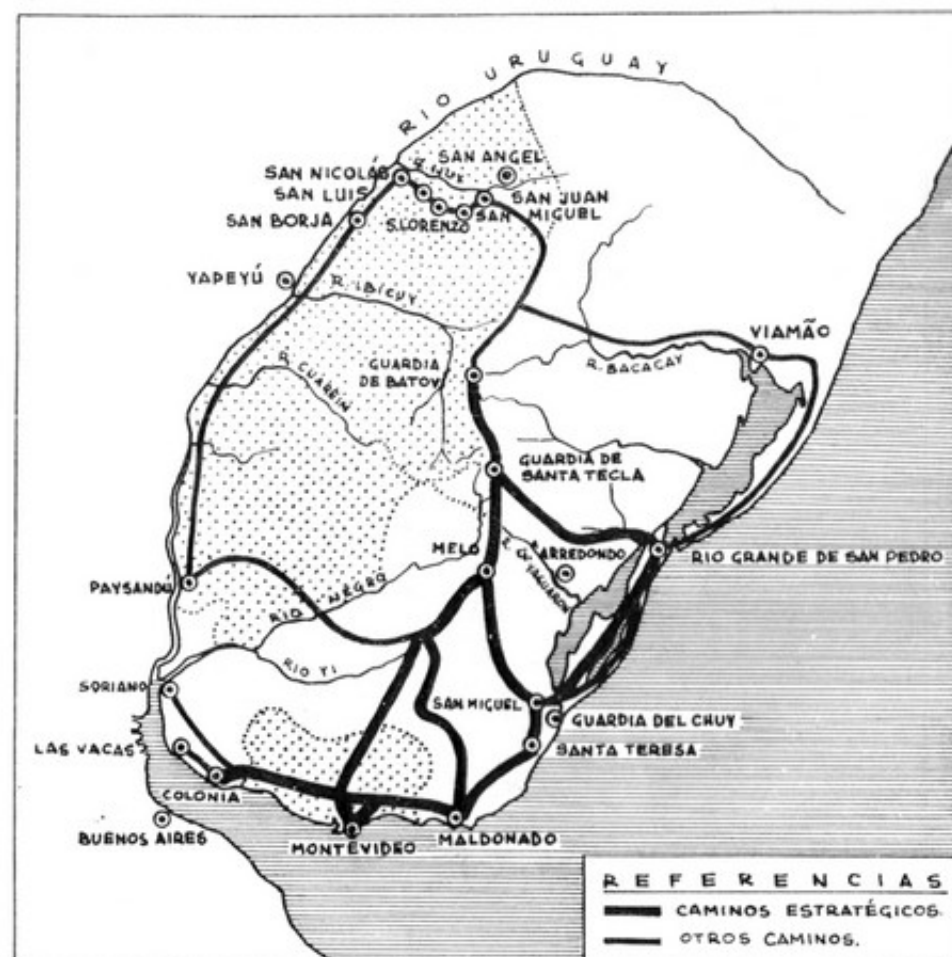


Fig. 6 - Red de comunicaciones terrestres en la Banda Oriental hacia mediados del siglo XVIII.

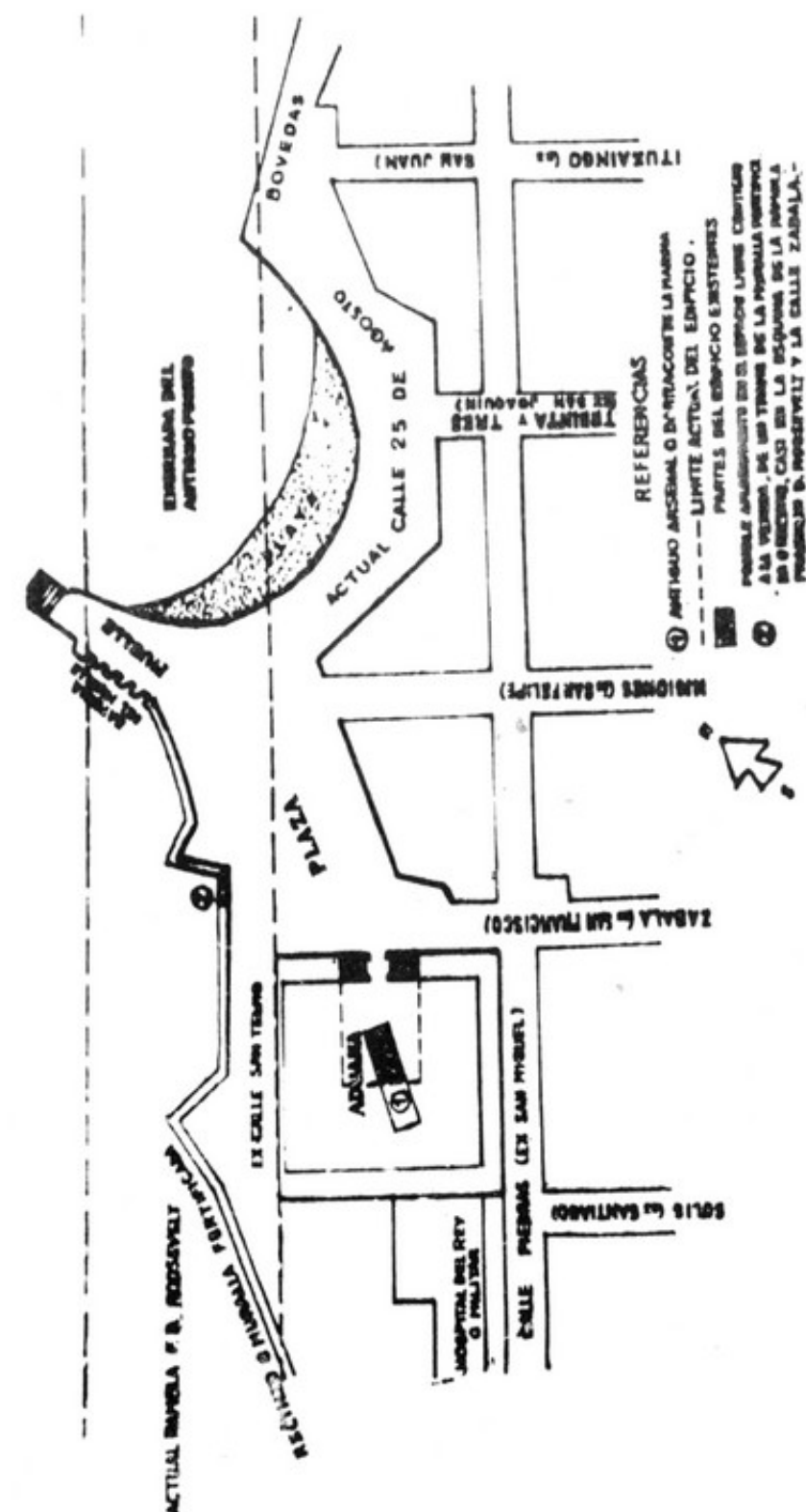


Fig. 7 - Muelle, playa y Aduana de Rivera. Montevideo. Planimetría general. 1824 - 1830.

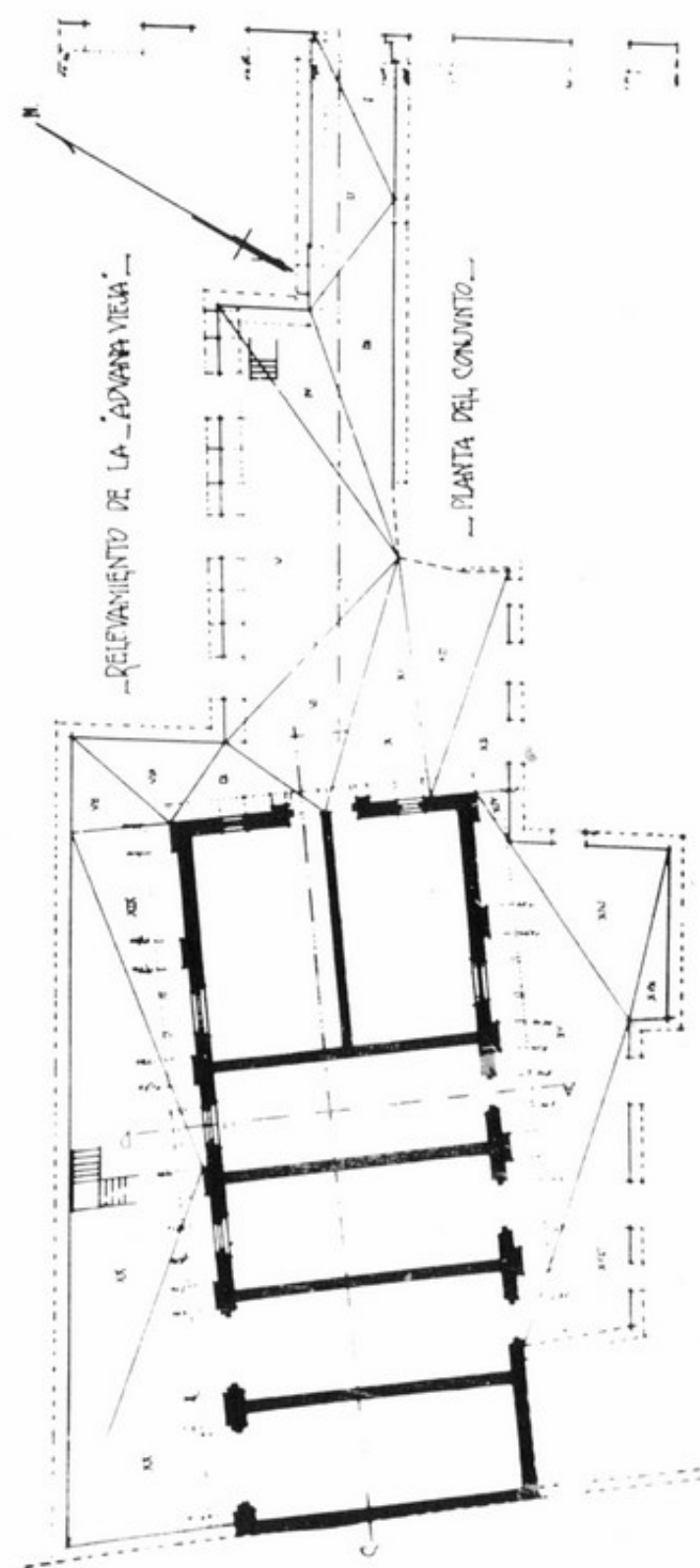
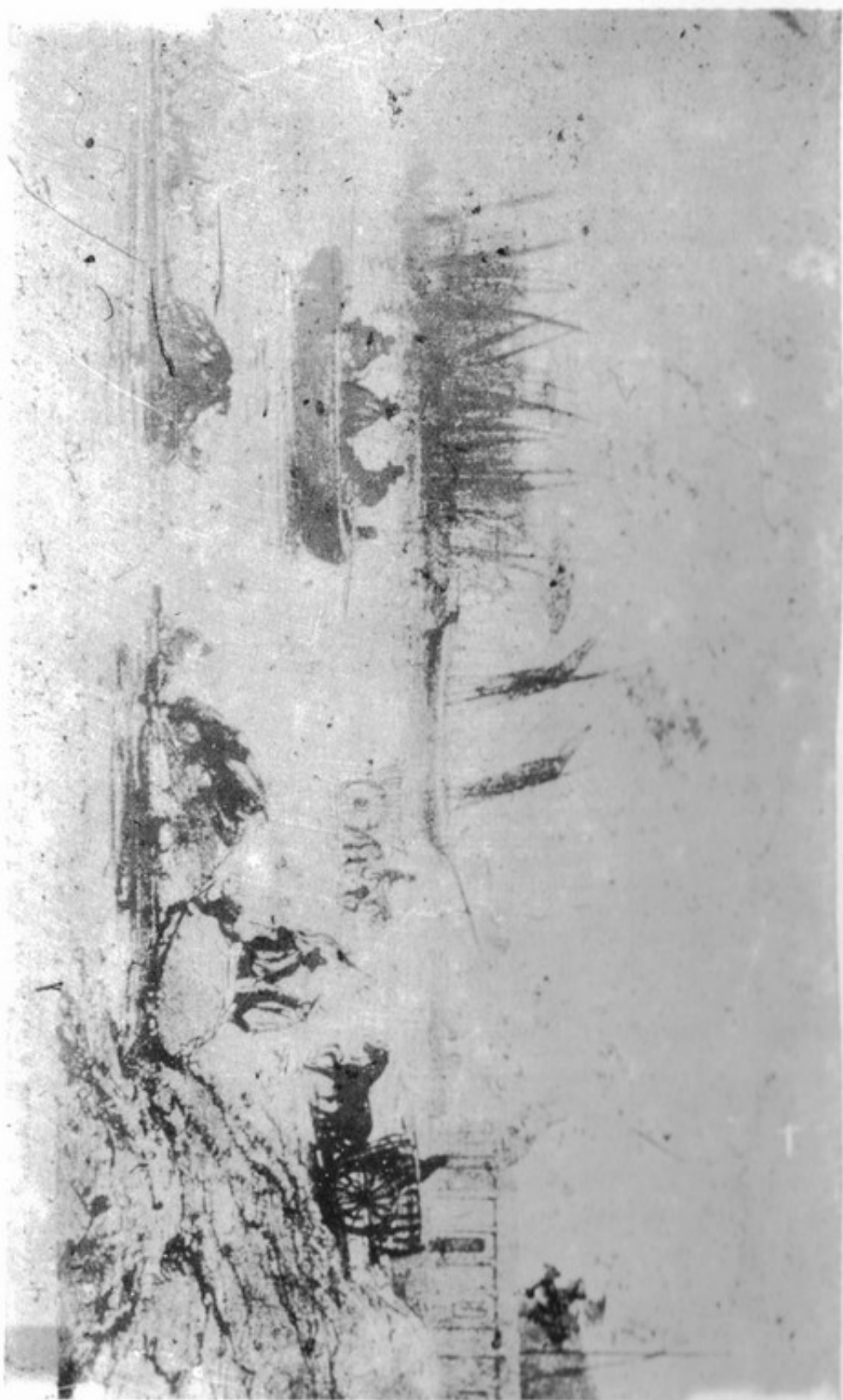


Fig. 10 - Descarga en sucesivos trasbordos. Bahía de Montevideo. Modo habitual en la operación de embarque o desembarque de objetos y personas durante la época colonial y el siglo XIX.

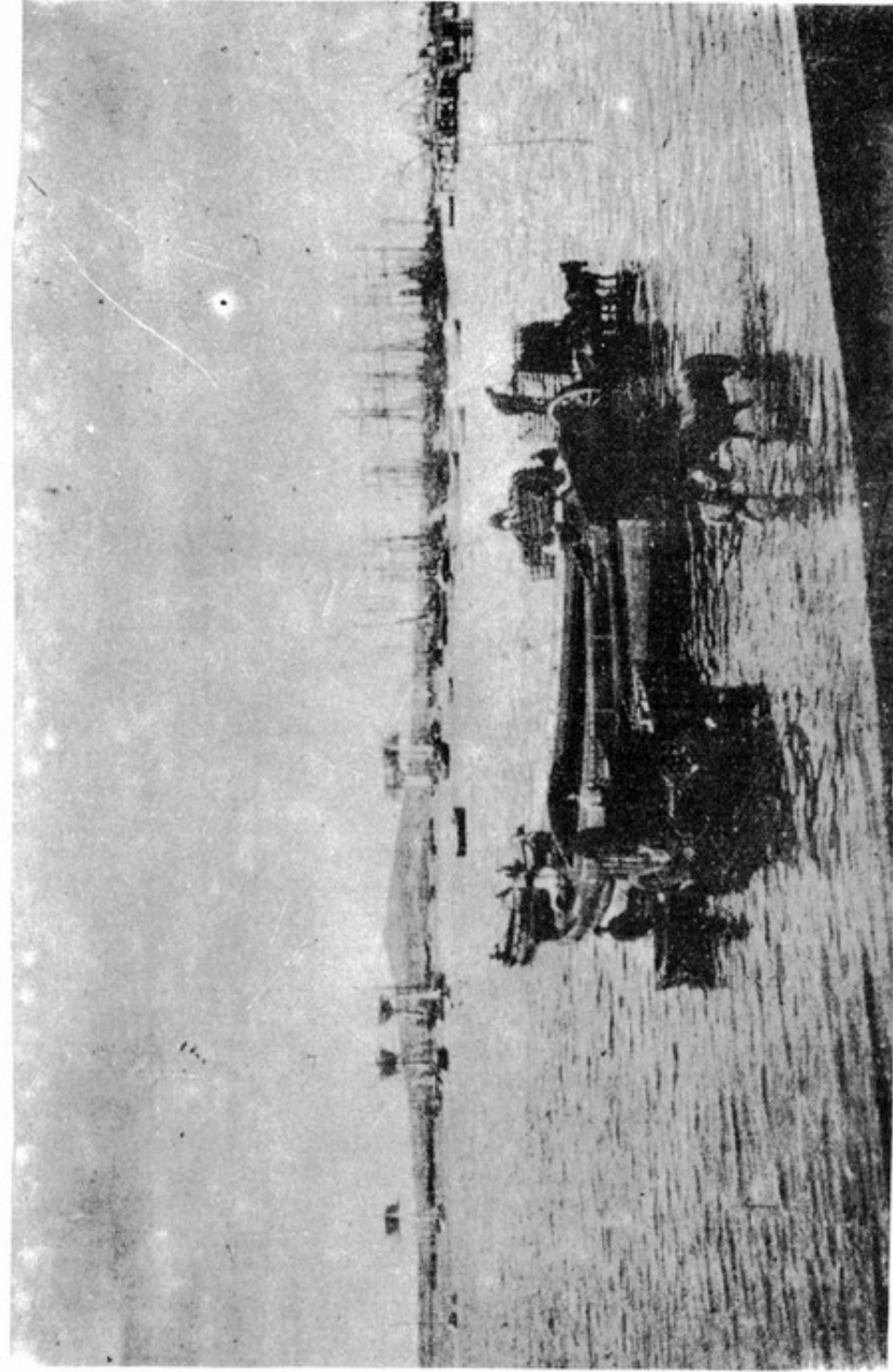
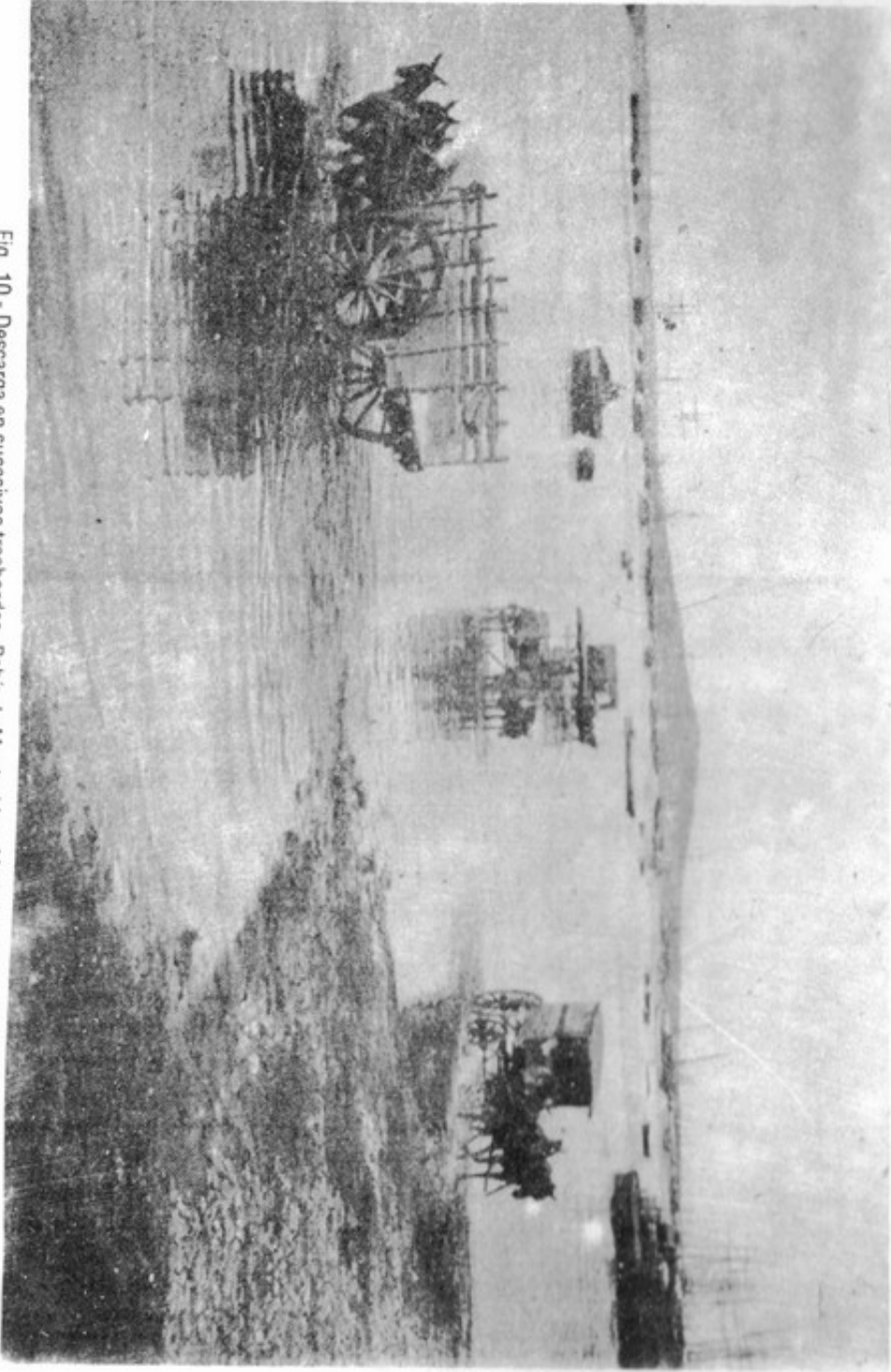


Fig. 11 - Descarga en sucesivos trasbordos. Bahía de Montevideo. Modo habitual en la operación de embarque o desembarque de objetos y personas durante la época colonial y el siglo XIX.

Fig. 12 - Descarga en sucesivos trasbordos. Bahía de Montevideo. Modo habitual en la operación de embarque o desembarque de objetos y personas durante la época colonial y el siglo XIX.

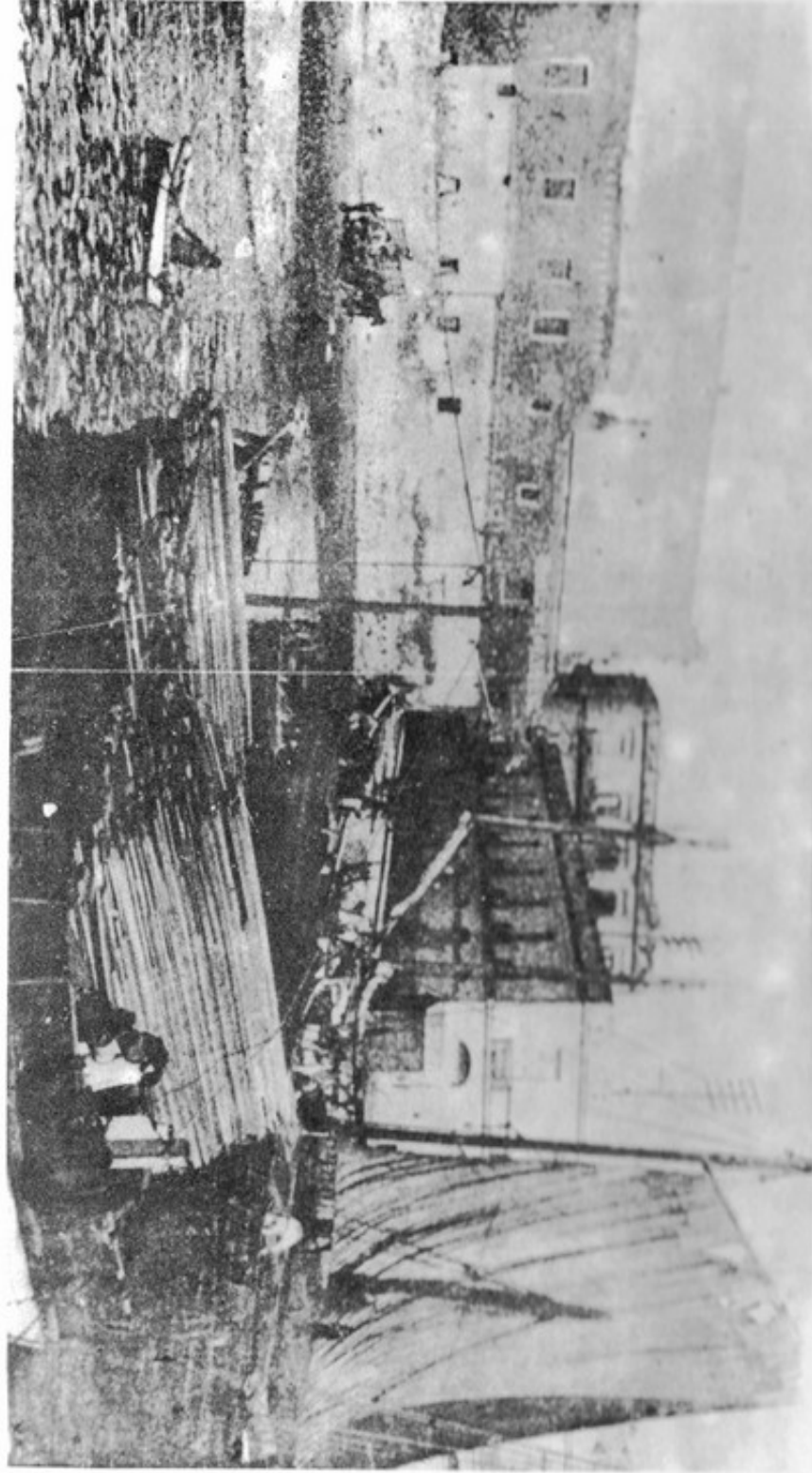


Fig. 13 - Descarga en sucesivos trasbordos. Bahía de Montevideo. Modo habitual en la operación de embarque o desembarque de objetos y personas durante la época colonial y el siglo XIX.

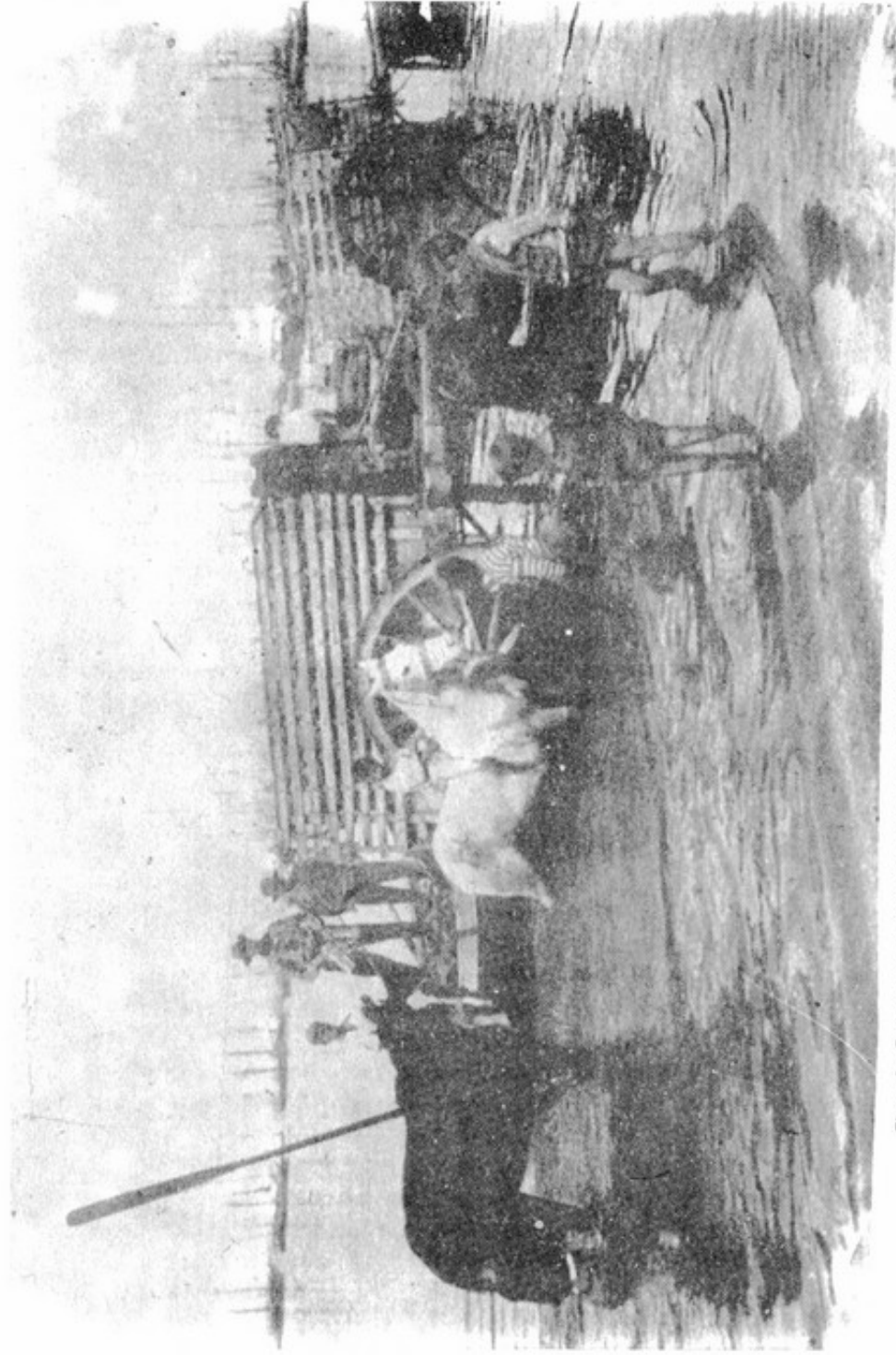




Fig. 14 - Muelle viejo de madera. Montevideo. 1824.

CAPITULO II

HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN LA REPUBLICA: DESDE LA INDEPENDENCIA HASTA LA FINALIZACION DE LA GUERRA GRANDE (1825-1851)

Los medios de comunicación

Este período se caracteriza por la ausencia de aportes significativos en relación a los avances tecnológicos vinculados a las comunicaciones, en particular al transporte terrestre, que sigue apoyándose exclusivamente en las formas de tracción a sangre.

Será en las comunicaciones marítimas donde se producirá un cambio tecnológico de significación: la incorporación del barco a vapor. El "Clermont", de Robert Fulton, realizó la travesía del Hudson en 1807. En 1819, el "Sabannah" cruza el Atlántico, uniendo Estados Unidos de Norteamérica con Inglaterra, inaugurando la época de los grandes cruceros oceánicos en base al sistema a vapor. La evolución de la navegación a vapor determinará a necesidad de adaptar los puertos a las exigencias propias de ese sistema, a partir de mediados del siglo XIX, cuando comienza a competir con ventaja a los veleros denominados "clippers".

Los modos de transporte terrestre

En los primeros decenios de la República se constata la permanencia de los modos de transporte terrestre que caracterizaron la época colonial: la carreta tirada por bueyes y el caballo jineteado. Sin embargo se enriquece la utilización de los medios de transporte de tracción a sangre, mediante la introducción de la diligencia, así como en la mejora de las formas organizativas, mediante la incorporación de un modo de comunicación terrestre de mayor complejidad: el sistema de postas en postillones.

Las caravanas de carretas tiradas por yuntas de bueyes constituyen una forma generalizada en la comunicación entre distintos puntos del territorio nacional. La organización en caravanas es consecuencia de la inseguridad de la campaña, resultante de la ausencia de un efectivo dominio del territorio por parte del gobierno liberal, asentado esencialmente en los centros urbanos de mayor jerarquía.

El gaucho, solitario o en agrupamientos accidentales, no permanentes, que la nueva organización económico-social ha lanzado a la marginalidad, constituye una amenaza permanente para el viajero solitario e incluso para los viajeros que cruzan nuestra campaña, organizados en caravanas de carretas o integrados a la compleja trama de seguridad, que constituyen las postas a caballos. Los forjadores de la orientalidad, los verdaderos protagonistas de la lucha emancipadora, que culminará con la creación de la República, alimentan el bandidaje que por muchos decenios será la constante de inseguridad de nuestra campaña, sólo atemperada en la medida que las luchas de divisas los aglutina en torno al caudillo, hecho a su semejanza, que le ofrece un modo de vida en muchos conceptos semejante, al que le era habitual. El dominio real del territorio nacional no es ejercido, en los inicios de nuestra patria, por las instituciones propias del Estado organizado, sino, por el contrario, como consecuencia de las luchas fratricidas, generadas siempre en actos de desafío y desobediencia a ese Estado organizado.

El transporte terrestre, basado fundamentalmente, por razones de seguridad, en caravanas de carretas o en postas de caballos (o postas de diligencias en la segunda mitad del siglo pasado), sólo es concebible como una respuesta natural de defensa colectiva, ante un medio rural hostil a toda actividad económica o social organizada, actividad que tiene su asentamiento institucional en la ciudad de Montevideo y sus principales puntos de apoyo en los centros urbanos del interior, que dependen simultáneamente de los caudillos locales, de inestable fidelidad al gobierno central.

Una excepción notoria a los citados modos de transporte terrestre, particularmente en los primeros años de la República, es el sistema de chasques, heredado de la época colonial, originado en las necesidades de comunicación militar y cuyo servicio se extiende progresivamente a la correspondencia de las demás instituciones de gobierno.

Es un servicio de extrema simplicidad, basado en el jinete militar, o del baqueano del lugar, que une dos puestos

militares próximos y que en conjunto conforman una trama de comunicaciones eficiente, que cubre gran parte del territorio.

Naturalmente que los asentamientos militares responden a condicionantes no coincidentes con las necesidades de comunicación comercial y demás actividades vinculadas a la producción, ni con las necesidades de comunicación familiar. Así mismo, por su propia naturaleza, no permite el traslado de objetos o ganado. Aún cumpliendo con eficiencia su cometido específico, el sistema de chasques es insuficiente para responder a las solicitudes del transporte terrestre en su conjunto.

El 7 de diciembre de 1827 el Gobierno establece normas para regular el servicio de chasques, ⁽¹⁾ de modo que satisfaga las necesidades perentorias de comunicaciones oficiales. Se crea una partida estable de chasqueros remunerados, integrada con voluntarios o vecinos que componen la milicia pasiva, reminiscencia del origen militar del sistema. La división territorial del citado servicio se basa en la organización administrativa departamental y queda su ejecución y responsabilidad a cargo de los jueces de Primera Instancia. Firman la circular tres Jueces de Primera Instancia (Maldonado, Mercedes y Canelones) y cinco Jueces de Paz (Colonia, Paysandú, Cerro Largo, Durazno y San José), quedando fuera del sistema ideado Montevideo, cuyo dominio territorial aún no es ejercido. La precariedad del sistema de chasques civiles, determinada por su insuficiencia ante las crecientes necesidades de centralizar una efectiva comunicación del territorio nacional, en Durazno primero y Montevideo después, queda sellada con la aprobación del primer contrato de postas a caballos del 5 de julio de 1828. Este primer itinerario de postas en postillones, al igual que el sistema de chasques civiles, se centraliza en Durazno, sede provisional del Gobierno de la Provincia.

Con la República se introduce y generaliza el uso de la diligencia en las áreas urbanas, con un radio de acción limitado a las zonas inmediatas. (Fig. 15). Constituye fundamentalmente un elemento de prestigio social, cuya sola posesión señala un nivel económico destacado. Su uso promueve, en los límites de la región próxima a las ciudades importantes, en particular Montevideo, el mejoramiento de los caminos de acceso. De uso exclusivamente familiar y local, no se integra a los modos de comunicación por tierra, entre distintos puntos del territorio nacional, hasta pasada la mitad del siglo XIX.

La organización de las postas a caballo es, sin lugar a dudas, la innovación más trascendente del período en estudio,

en relación a los modos de comunicación terrestre. El sistema de postas a caballo, o en postillones, implica, en relación a las comunicaciones mediante chasques, una radical mejora técnica en el enfoque global de transporte terrestre. La complejidad del sistema se comprende si se piensa que está basado en la coordinación de postas locales, integrando en su conjunto una trama funcional adecuada a las exigencias económicas de un medio en incipiente evolución productiva. Ello supone la existencia de numerosas casas de postas, donde se produce el relevo de animales y hombres y eventualmente la distribución local de objetos, una disponibilidad cuantiosa de caballos y personal de postas, con sus diferentes especializaciones en el oficio y una administración centralizada que organiza el sistema y responde ante el Estado en el cumplimiento de su contrato.

El Reglamento Provisional para las postas de la Provincia, del 11 de enero de 1828 ⁽²⁾ es el documento rector y propulsor del sistema. No sólo incide en los aspectos organizativos del sistema, sino también en las relaciones contractuales, entre la persona privada que ofrece el servicio y el Estado, representado por la Administración General de Correos, que vela por su cumplimiento eficaz. En todos los contratos de postas en postillones está presente el espíritu liberal que sustenta el Reglamento Provisional y las normas técnicas privativas de este nuevo modo de comunicar por tierra los distintos puntos del territorio nacional, en base al interés productivo de los mismos. La causal estratégica que comandaba el sistema de chasques, será sustituida por la necesidad económica, por la necesidad esencial de transportar la riqueza pecuaria de nuestra campaña a Montevideo, puerto exportador y capital de la República. En la medida que la República independiente afianza sus instituciones, centralizadas en su capital, aumentan las necesidades de afirmar las comunicaciones con la campaña y la trama resultante final de la estructuración del territorio resulta de la coexistencia del sistema de chasques militares, que subsiste durante varias décadas y el sistema de postas a caballo. Cada vez más se asemejan las necesidades de comunicación terrestre del Estado, a la trama comercial de las postas en postillones, en la misma relación que esos intereses de Estado se identifican, por imperio de la ideología liberal concreta y practicante, con los intereses productivos privados.

El Reglamento Provisional de Postas atiende a dos aspectos esenciales del sistema: el modo de funcionar y los elementos integrantes del mismo. En su articulado, de rara precisión

para un documento provisorio y en la citada fecha, se prevén los mecanismos que asegurarán la eficacia de la empresa, muy posiblemente inspirado en la experiencia de los sistemas de postas argentinos.

Los maestros de postas y sus ayudantes (postillones) están exentos del pago de las cargas corregiles y de la prestación del servicio militar. Igualmente serán inembargables los carruajes y los caballos que integran el sistema de postas. Estos últimos podrán ser usados por el Estado, sólo en el caso de que algún urgente servicio del mismo así lo exija.

Todas estas disposiciones tienden a amparar al sistema, organizado centralmente, de la discrecionalidad de las autoridades o caudillos locales, estimulados por su relativa autonomía y su poder real, ante un gobierno provincial de limitado poder efectivo. Ello es índice de la importancia que el Estado adjudica a este servicio público, que usa para la expedición de su propia correspondencia, con acción de prioridad, justificada por "motivos muy urgentes del servicio de la Provincia".

Diversas protestas de los maestros de postas, elevadas a la Administración General de Correos, nos informan de numerosos litigios con esa Administración General, como consecuencia del incumplimiento por los caudillos locales de la exención de leva, que protege la continuidad del servicio de postas.

El maestro de postas es el responsable ante el Estado del buen servicio del sistema y busca sus ayudantes, ejecutores directos del transporte, entre los baqueanos del lugar. El postillón es en realidad un baqueano que, reconocido en su oficio, se incorpora como asalariado al complejo andamiaje de la empresa de postas. Si tenemos en cuenta que el Superior Gobierno contrata globalmente el servicio, a escala de todo el territorio nacional, debemos pensar en la temprana existencia de poderosas empresas dedicadas al negocio del transporte terrestre. La obligación de disponer de un mínimo de treinta caballos de servicio y de dos a tres postillones por cada posta, supone para el caso del primer contrato de postas conocido (5 de julio de 1828), la disponibilidad de 3.500 caballos, aproximadamente 300 postillones y 115 maestros de posta, lo cual constituye una importante inversión inicial.

La vertebración del sistema se basa en la conexión de las casas de postas, donde se realiza el recambio de caballos y postillones, siendo al mismo tiempo asiento administrativo local, responsabilidad directa del maestro de postas. Allí donde, por

necesidades de servicio, no existe un asentamiento edilicio integrado al sistema, el Reglamento prevee la servidumbre compulsiva (Art. 14), en defensa de la estabilidad general del sistema.

Debe deducirse la existencia de servicios no previstos en el Reglamento de Postas en forma expresa, pero que le son inherentes. Tal son los servicios de pernoctación y alimentación de los pasajeros de paso en las casas de postas, la distribución de correspondencia en el área de influencia de cada casa de postas, la reparación o sustitución de los implementos usuales en este medio de transporte, ya sea en las propias casas de postas o en las caballerizas, programa edilicio localizable en los asentamientos urbanos incorporados al sistema.

Los modos de transporte acuático

Informamos ya de la permanencia, durante los primeros decenios de la República, de los modos de comunicación acuática, típicos de la época colonial, excepción hecha de la incorporación de los vapores, usados preferentemente en la navegación transatlántica.

El transporte fluvial se realiza mediante embarcaciones que recorren el río Uruguay, el Río de la Plata y sus principales afluentes o mediante el sistema de jangadas, bajando el río Uruguay, en forma similar a lo acontecido durante la colonia. Igualmente los saltos se siguen salvando por tierra, transportándose lenta y costosamente a las jangadas por esa vía. Mecanismo similar se utiliza cuando el transporte fluvial por el río Uruguay se realiza mediante una embarcación de bajo calado, que deba salvar los saltos o los pasos en temporada de aguas bajas.

El incentivo mayor del transporte fluvial transversal del Río de la Plata es la explotación del corambre, ya sea autorizado, mediante concesión, o ilegal. El contrabando de cueros hacia la Provincia de Buenos Aires sigue siendo, durante la República, un negocio que rinde altos intereses, similar al del contrabando de ganado en pie en la frontera este. En ambos casos se comprueba, una vez más, la ausencia, durante los primeros decenios de la República, de un efectivo contralor del territorio por parte del Estado.

El transporte marítimo transatlántico se realiza tradicionalmente por veleros, incorporándose en el segundo decenio

del siglo pasado el transporte marítimo a vapor, que lentamente suplanta al modo primeramente nombrado. Desde el año 1819, en el que el "Sabannah" une el nuevo y el viejo continente, los vapores en forma progresiva van sustituyendo, en particular para las grandes travesías, a los antiguos veleros.

El primer barco a vapor que sirvió en el Río de la Plata, denominado justamente "Vapor", intentó un servicio regular, entre ambas costas, de pasajeros y cargas, no logrando éxito comercial. Recién en 1835 se incorpora al citado servicio otro barco a vapor, rebautizado "Federación". Llegado a Buenos Aires con el nombre de "Potomac", es adquirido por una empresa que sirve la unión fluvial entre esa capital y Montevideo, empresa que también fracasa, por ausencia de un mercado suficiente. En el curso de los años 1850 y 1851 finalizando la Guerra Grande, el barco a vapor brasileño "El Continentista", realiza varias travesías entre los puertos del Buceo y Buenos Aires. En este último año arriba el primer barco de la Mala Real Inglesa, el "Esck", que une Rosario, Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro, donde combina con el sistema regular transatlántico.

Hasta el entorno de los años sesenta los viajes entre Montevideo y Buenos Aires se realizan primordialmente en barcos a vela. Por esa fecha se incorpora el barco a vapor inglés "Iquique", que hace la carrera entre ambas capitales y la cuenca del Río de la Plata. La primera empresa en base al sistema de transporte fluvial a vapor que tiene una cierta regularidad y continuidad en su funcionamiento fue "La Salteña", con sede en Salto, que luego fuera absorbida por otra compañía, "La Platense", que explota exitosamente, en el último tercio del siglo pasado, el negocio, ahora floreciente, del transporte fluvial entre Montevideo y los puertos litorales de la República Argentina y de nuestro país. La conexión fluvial de Buenos Aires con Montevideo y Colonia, terminales de las postas terrestres, es la ruta más adecuada para el asentamiento definitivo del transporte a vapor.

La competencia comercial en este rubro se vincula a los nombres de Saturnino Ribes, el pionero, Nicolás Mihanovich y Santiago Lambruschini y a los legendarios vapores "General Alvear" y "General Artigas".

Es necesario insistir en la importancia del transporte fluvial, dentro del complejo sistema de comunicaciones de la República, vigente desde la época colonial y reafirmado a lo largo del siglo pasado. El sistema de postas a caballo primero

y el sistema de postas en diligencia después, se conectan con los sistemas argentinos de postas terrestres, técnicamente similares, mediante las postas navales que unen Buenos Aires con Colonia o con Montevideo y las postas fluviales litorales. La coordinación de ambos sistemas, postas terrestres y postas navales, integran ineludiblemente las propuestas de contratos en las carreras de postas y terminan por otorgar esa denominación al barco que sirve de conexión, que pasa a ser conocido, aún hoy, como el "vapor de la carrera". Igualmente, la conexión marítima de Montevideo con Río de Janeiro, conecta el sistema de transporte terrestre nacional con el brasileño y, fundamentalmente, permite el trasbordo a buques de mayor calado, que unen Río de Janeiro con el viejo continente, ruta transatlántica de carácter regular y económicamente rentable. El conjunto de postas terrestres y navales suponen una temprana coordinación regional de los sistemas nacionales de comunicación terrestre, con una trama acuática que incluye el área vertebrada por la extensa cuenca platense, la comunicación marítima a Río de Janeiro y por su intermedio, Europa y Estados Unidos de Norte América.

Al concepto de planificación, a escala del territorio nacional, inherente al sistema de postas terrestres, se agrega el no menos importante concepto de coordinación regional, mediante una adecuada complementación del sistema de postas terrestres con las postas acuáticas. Ambos conceptos aparecen tempranamente, en los inicios de un estado liberal, cuya esencia doctrinaria se contrapone a la existencia de mecanismos administrativos encargados del contralor de servicios públicos planificados. Nada tan opuesto a la ideología liberal, propulsora de la iniciativa privada y de la más amplia libertad de competencia, que los contratos de postas, sobre la base de la centralización planificada a escala nacional de un sistema único, con itinerario fijo, a cargo de una sola empresa. Ello sólo es comprensible por la acuciante necesidad del Estado, de obtener un instrumento que le permita establecer las bases primarias del dominio territorial, imprescindibles para su estabilidad. Un sistema de comunicaciones eficiente pasa a ser un objetivo político del incipiente poder centralizador, caracterizante del concepto de nación. La necesidad práctica del dominio territorial supera, en este caso, la rígida y fría interpretación de la esencia teórica del Estado liberal.

Durante estos primeros decenios de existencia de la República la navegación por los ríos interiores es exigua. Esta ausencia significativa de comunicación fluvial interior está

determinada por la limitada actividad productiva agropecuaria. En la medida que la producción agropecuaria se desarrolla, atendiendo principalmente a las necesidades de exportación y de atención al principal mercado consumidor interno, Montevideo, se dinamiza la navegación fluvial interna.

Ello se constata a partir de la finalización de la Guerra Grande, particularmente en la cuenca de la Laguna Merim, como consecuencia del auge de la comercialización del ganado con destino a los saladeros riograndenses, lo cual genera un mayor intercambio comercial en dirección a la franja costera brasileña.

Durante los años primeros de la República las comunicaciones acuáticas interiores no constituyeron preocupación de gobierno y se limitaron a los tramos navegables de los ríos y arroyos que desembocan en el río Uruguay y en la costa del Río de la Plata. En el primer caso, como modo económico de penetración y salida de productos del litoral uruguayo, vía río Uruguay, y en el segundo caso, como consecuencia de la actividad corambrera, en busca de las aguadas que reúnen al ganado cimarrón. El Estado liberal, en la época anterior a la Guerra Grande, no legisla sobre este problema, aunque en los hechos rige, más por inercia que por ideología, el uso exclusivo de las vías acuáticas interiores por parte de los nacionales, lo que significa la supervivencia de la concepción monopólica de la época colonial, opuesta en su esencia a la ideología liberal.

Problema de mayor jerarquía es entonces el del cruce transversal de la abundante y fluctuante red fluvial de la República, principalmente el cruce del río Negro, que divide geográficamente en dos al territorio nacional. Salvar los ríos, arroyos y cañadas, particularmente en los períodos de creciente, fue problema insoluble en las comunicaciones terrestres de nuestro país, hasta la construcción de los primeros puentes carreteros, producto de la estimulación por el Estado de las inversiones privadas en ese campo, aunque será recién con el ferrocarril, en los últimos decenios del siglo pasado, que se logrará una solución integral, dentro de un sistema de comunicaciones planificado a escala regional.

Durante los dos primeros tercios del siglo XIX el cruce transversal de los ríos, arroyos y cañadas se realiza por los mismos medios que se utilizaron durante la colonia: botes, balsas, chatas y la primitiva pelota de cuero vacuno. Se

puede señalar un uso más generalizado de las balsas y chatas, lo que supone una cierta mejora, desde el punto de vista tecnológico, en la solución del problema.

Condicionantes jurídico administrativas

Las condicionantes jurídico administrativas, que reflejan en el campo normativo la ideología general del Estado, se modifican en función de la sustitución del ordenamiento jurídico colonial, apoyado en los conceptos del mercantilismo español, por el ordenamiento jurídico liberal de la República. Las limitaciones a esa trasmutación normativa, se derivan de las propias limitaciones del nuevo orden liberal, incapacitado, por diversas razones, para aplicar en totum los alcances de un liberalismo ortodoxo. La ausencia de un dominio efectivo del territorio nacional pesa nuevamente en este aspecto, unido a la ausencia, durante los años que van desde la Independencia hasta la terminación de la Guerra Grande, de una importante actividad en el campo de las comunicaciones, particularmente en el de las comunicaciones fluviales interiores, que suponga la necesidad imperiosa de legislar de acuerdo a las nuevas concepciones del Estado, rigiendo de facto o por disposición expresa, muchos aspectos de la estructura jurídica heredada de la época colonial.

Permanencia del concepto de libre tránsito del territorio

El libre tránsito del territorio nacional queda establecido de hecho, como consecuencia de la continuidad de costumbres heredadas de la sociedad colonial, y por derecho, a partir de la revalidación de la Ley 2ª, título 17, libro 4º de Indias, promulgada por Rivera el 17 de noviembre de 1840. (3) En esta disposición se reitera el libre tránsito, en función de que "ella fue impuesta a los primitivos pobladores, como condición de las gracias y donaciones que se les hizo de tierras". El concepto de heredad de las tierras implica, de acuerdo a esa interpretación, la vigencia de las condiciones primitivas de gracia, que son limitativas de la propiedad plena del territorio. El libre tránsito del territorio en las primeras décadas de la República, resulta de la admisión de permanencia de la citada Ley de Indias y a partir de la disposición promulgada por Rivera en 1840, hasta la aprobación de la llamada Ley de Deslinde en 1865, se avala por vía de derecho, por la vigencia de una disposición expresa. En ambos casos constituye una clara limitación a la concepción

liberal de la propiedad privada, que no se extiende, por cierto, a la propiedad privada de los predios urbanos de mayor valor unitario.

El derecho sin límites a la libre disponibilidad de la propiedad privada territorial, concepto típicamente liberal, entra en conflicto con la disposición de 1840, cuya ideología sustentante tiene notorias connotaciones coloniales. Ello es pesible por la existencia de una problemática de facto, originada por la permanencia de los modos de transporte terrestre y la necesidad del Estado, de promover mecanismos legales que posibiliten una mejor comunicación de los distintos puntos del territorio nacional, carente de un equipamiento vial adecuado. El concepto de libre circulación del territorio envejece en la medida que se afirma un sistema vial diferenciado, donde la propiedad privada se deslinda de la propiedad del Estado, para el uso comunitario de la circulación por tierra. Este proceso se verifica en el último tercio del siglo pasado, mediante la formulación y aprobación de distintas leyes viales y de las leyes ferrocarrileras de 1884 a 1889.

En relación a las comunicaciones fluviales, tal como se señaló anteriormente, sigue en vigencia el monopolio de navegación de las vías interiores del territorio nacional, ahora a cargo del gobierno de la República. Y ello existe de facto, por inexistencia de disposiciones legales que modifique el status anterior, situación admisible y derivada de la ausencia de un tránsito fluvial interior importante. El gobierno de la República actúa en el campo de las comunicaciones en función de la existencia de problemas reales a resolver y la navegación fluvial interior no constituye motivo de inquietud legislativa.

Finalizada la Guerra Grande se produce, como resultado del aumento de unidad nacional, generada en las bases de la Paz de Octubre, un auge visible de las actividades económicas y por ende, un aumento considerable en las necesidades de comunicación interna. En 1854 se aprueba la ley denominada de libre circulación de los ríos interiores, complementada por la ley de excepcionalidad de 1860, referida a la cuenca de la Laguna Merín y la ley de 1862, que establece el criterio de reciprocidad en esta materia. Estas leyes responden con claridad al pensamiento liberal, constituyendo la base legal futura en la que se apoyará el Estado, en relación a la navegación fluvial interior.

Consideración especial merece la postura del gobierno de la República, en relación a la ejecución de la obra pública, incluida aquella que se relaciona con el equipamiento vial. La misma queda, a punto de partida de la aprobación de la Constitución de 1830, en manos de la iniciativa privada, reservándose el Estado el contralor de la adjudicación y de los mecanismos de supervisión de la ejecución.

Remate y licitaciones públicas

El mecanismo de otorgamiento de obras públicas a empresas privadas se reglamenta desde los inicios de la República. El criterio inicial imperante es el de la obligatoriedad del remate público, cuando se proceda a enajenar bienes del Estado y de la licitación pública, en los casos de realización de obras de uso comunitario.

El remate público de los bienes del Estado, al mejor postor, es la fuente obligada para obtener recursos, a los fines de crear el aparato burocrático y el equipamiento estatal indispensables para el funcionamiento de la República. Su uso abusivo priva a nuestra naciente nación de la mayor parte de las tierras fiscales, aquellas que la corona española reservó inteligentemente para uso comunitario y aquellas que siendo destinadas a usufructo de españoles, no fueron objeto de donación o gracia. La República hereda ese cuantioso legado y rápidamente lo dispone como fuente fácil de ingreso, para reforzar las siempre agotadas arcas del Estado. El débil aparato estatal y el limitado equipamiento de los primeros decenios de la República, no justificaba la pérdida de dominio en tan vastos territorios.

La licitación pública aplicada a obras de equipamiento vial no obtiene en sus comienzos una respuesta afirmativa, en la medida que la inversión de capitales en esas obras no es lo suficientemente lucrativa, en relación al mayor lucro obtenido en otros rubros, particularmente en los de la explotación pecuaria extensiva y en la intermediación derivada del proceso de comercialización de la producción ganadera. La cría extensiva del ganado, alimentado con pasturas naturales, que no exige mayores inversiones de dinero y la comercialización del cuero y de los productos del saladero, absorben las reservas de los capitales nacionales, que no arriesgan mayormente sus inversiones en obras públicas, cuyo pago puede afectarse por la inestabilidad del gobierno central.

Es así que, para asegurar ciertos servicios esenciales de comunicación, el Estado debe recurrir compulsivamente, obligando a la prestación de equipamiento y servicio, como se refleja en el Reglamento Provisional de Postas de 1828.

En el problema de las comunicaciones terrestres, el sistema de licitación pública funciona cuando el gobierno ofrece el contrato de postas a escala del territorio nacional. Se trata entonces de un servicio público con una clientela potencial importante, factible de ofrecer ganancias alentadoras al proponente. No sucede lo mismo cuando en lugar de un servicio de tal envergadura, el gobierno pretende licitar una obra de equipamiento vial menor, como puede ser un puente o un muelle, ambos elementos indispensables, para un mínimo equipamiento vial terrestre o acuático respectivamente. El retraimiento de la plaza ofertante es permanente, hasta el último tercio del siglo pasado, cuando el Estado comienza una política de estimulación de inversiones en el campo de las comunicaciones, mediante el régimen de concesiones.

El equipamiento arquitectónico

El equipamiento arquitectónico es la resultante de la adecuación del ordenamiento físico del territorio nacional, a las nuevas condicionantes tecnológicas y a la postura liberal ante la problemática renovada de las comunicaciones, limitado a la precariedad de medios que el naciente Estado independiente dispone para su adecuada solución.

La respuesta arquitectónica, tanto a la escala del programa edilicio, como a la escala mayor de una operación territorial, es la consecuencia material de necesidades reales que el gobierno debe resolver en el campo de las comunicaciones, con las limitaciones que impone el relativo avance en nuestro medio de las técnicas aplicadas al transporte y las carencias del erario público, todo ello enmarcado además en el complejo ideológico liberal, que en estos primeros decenios de la vida republicana de nuestro país, sufre la herencia de los modos de vida colonial, cuya vitalidad y vigencia es innegable.

Los hechos más relevantes son: la temprana aparición del concepto de planificación a escala nacional y la conexión de nuestros sistemas de comunicación con los de los países limítrofes, germen del concepto de integración regional, que se desarrollará con caracteres francamente distinguibles, a

partir de las leyes ferrocarrileras fundamentales, aprobadas entre los años 1884 a 1889.

El primer contrato de postas a caballo constituye una propuesta de ordenamiento del territorio a escala nacional, en respuesta a la necesidad de comunicar distintos puntos del mismo, en virtud de su importancia económica o estratégica, condicionantes válidas para cualquier forma de Estado y cualquier situación histórica. Contiene igualmente, el ya citado contrato de postas del 5 de julio de 1828, los elementos primarios para su entronque con el sistema de postas a caballos argentino, a través de la conexión acuática entre Las Vacas y Buenos Aires, inicio de una áspera disputa, en torno a intereses locales, afectados por la elección del puerto de entronque, que a partir del contrato de postas de febrero de 1832, pasará a ser la ciudad de Colonia, hasta nuestros días.

El problema del equipamiento arquitectónico relativo a las comunicaciones presenta, en el período en estudio, una variante peculiar, como consecuencia directa de la situación de guerra civil promovida pocos años después de la proclamación de la Independencia. La llamada Guerra Grande, que con altibajos en su intensidad abarca el período 1839 - 1851, genera una situación muy particular, desde el punto de vista del dominio territorial, en relación a la ciudad capital, Montevideo, centro del poder político de la República. Cercada en los límites estrechos de su territorio inmediato, se conecta con el exterior mediante la navegación, perdiendo el sustento económico productivo de la campaña. Montevideo acrecienta en forma natural su importancia, esencialmente en su calidad de ciudad puerto, negada primero por el Imperio Español, desde el propio auto fundacional y coartada luego en la larga lucha de puertos con Buenos Aires. Durante el sitio, Montevideo vive fundamentalmente en torno a las actividades portuarias y, en consecuencia, el dominio militar de su bahía es parte indispensable de su supervivencia.

El campo sitiador elabora durante el transcurso de la Guerra Grande un peculiar sistema de comunicaciones, acorde con la ciudad dispersa que se conforma en el mismo lapso. Su permanencia está condicionada por la vigencia del estado de sitio y su funcionalidad se deteriora, a partir de la Paz de Octubre, en relación con la desintegración de la ciudad sitiadora, en las nuevas condicionantes territoriales de unidad nacional. El puerto del Buceo, el camino del Cardal, que lo une a Villa Restauración y el camino de los Propios, que

enhebra la citada Villa con el Campamento Militar del Cerrito y las chacras del Miguelete, constituyen los elementos esenciales del sistema de comunicaciones del campo sitiador.

Organización del territorio nacional mediante el sistema de postas a caballo (1828 - 1860)

El ordenamiento del territorio de la República, mediante el sistema de postas a caballo, comprende el itinerario de postas terrestres y las postas acuáticas, que unen nuestro país con la República Argentina, siendo Buenos Aires el puerto de penetración y entronque con el sistema de postas argentino. Este complejo señala como novedades, en materia de comunicación: el acoplamiento sincronizado de dos modos de comunicación, el terrestre y el fluvial, la planificación del territorio nacional en base a itinerarios ofertados en licitación y aprobados por el Superior Gobierno y la coordinación regional de los sistemas de postas de la República con los de Argentina, desde 1828 y con postas del territorio riograndense, que entroncan en la localidad de Artigas, hoy Río Branco, sobre la frontera del Brasil, a partir de 1858, aunque es presumible que idéntica función se realizara desde un principio a partir de la localidad de Melo, atendida ya en el primer itinerario nacional de postas en postillones del 5 de julio de 1828.

Las empresas dedicadas al negocio de las postas, de importante solvencia económica para la época, tienen por objetivo obvio la obtención del mayor lucro. Este hecho se refleja en las propuestas de itinerario, que responden a la necesidad de unir localidades que por su importancia urbana o económica, supongan un número de usuarios permanentes y en consecuencia una renta aceptable. Es así que todos los contratos de postas proponen itinerarios convergentes al centro político-administrativo del Estado: Durazno, en el itinerario de postas del 5 de julio de 1828 y Montevideo, a partir del itinerario de postas del 19 de enero de 1829.

El ordenamiento territorial, en materia de comunicaciones, responde entonces a calidades inherentes al sistema liberal; el sistema de licitación en base a la ley de la oferta y la demanda y la inversión de capitales privados aplicados a servicios públicos rentables. El equipamiento arquitectónico resultante reafirma una estructura inicial, basada en la existencia de zonas desigualmente desarrolladas, desde el punto de vista productivo y en concordancia con este hecho, los sistemas de postas reafirman una vertebración lineal apoya-

da en los núcleos urbanos de mayor desarrollo. A su vez, esa preferencial atención, en el problema de las comunicaciones, de las zonas de nuestro territorio de mayor valor económico inicial, no sólo confirma su situación de privilegio en relación a extensos territorios no servidos, sino que promueve, en esa dirección, la aplicación de toda mejora tecnológica en el campo del transporte. Las postas en diligencia primero y la red ferrocarrilera después, reiteran, con lógicas variantes de detalle, la estructura general de los itinerarios de postas a caballo. Tanto las empresas de postas en diligencia, como las empresas dedicadas al negocio ferrocarrilero, buscan, como medio necesario de asegurar una aceptable inversión, conectar aquellas zonas del territorio nacional que oferten una clientela estable y en ese sentido no hacen sino confirmar la vertebración territorial de los primeros itinerarios de postas a caballos. Es un proceso de mutua estimulación, que culmina en nuestro siglo con las propuestas de los grandes planes viales, a partir del plan de Obras Públicas de 1905.

El desigual desarrollo del equipamiento arquitectónico integral del territorio nacional, está históricamente condicionado por el proceso de conformación de la actual estructura vial, proceso en el cual la relación entre desarrollo económico y servicios de comunicación, determinó la afirmación de las zonas inicialmente más productivas, en detrimento del resto del territorio.

Las determinantes fundamentales de la vertebración del territorio nacional, en relación a los servicios de comunicación terrestre y acuático, siguen siendo, al igual que en el período colonial, de orden económico y estratégico, aunque las condicionantes históricas del problema son de distinta calidad. Las determinantes de orden económico se vinculan en este período a la necesidad de comercializar la producción pecuaria a través del puerto de Montevideo, con la precisión ya enunciada para los años del sitio de la ciudad capital. Ello conduce, a partir del año 1829, a un ordenamiento periférico y radial, con su vértice en el puerto exportador.

Las determinantes de orden estratégico, de menor incidencia que en la época colonial, se vinculan a la necesidad de nacionalizar los territorios contiguos a la frontera con el Brasil. En ese sentido se formulan, a lo largo del siglo XIX, diversas propuestas tendientes a localizar a nacionales en las zonas fronterizas, promoviendo la creación de fuentes productivas agrícolas. Estas propuestas incluyen servicios de comunicación, que tienden a entroncar esas propuestas de

arreglo de fronteras, con el sistema general de comunicaciones terrestres del país. Es sin embargo evidente que la condicionante estratégica estimula con mayor frecuencia la formulación de proyectos de arreglo de fronteras, basados en la colonización agrícola, que la creación efectiva de un equipamiento arquitectónico necesario. El Estado liberal inicia una larga serie de comprobaciones de su ineficacia político administrativa, para la resolución de los problemas de ordenamiento territorial vinculados al problema de fronteras, tan trascendente en la solución del tema en estudio.

Aunque potencialmente y con calidad distinta, permanecen vigentes las condicionantes de orden económico y estratégico, serán las primeras las que efectivamente inciden en la vertebración del territorio en materia circulatoria, dado que de su eficaz solución depende la vida misma del Estado, que puede subsistir perdiendo territorio por tratados o por desnacionalización, pero no puede sobrevivir sin un mínimo funcionamiento de sus fuentes productivas, para lo cual los sistemas de comunicaciones resultan indispensables.

El Administrador General de Correos, Luis de la Robla, eleva al Gobierno de la Provincia, en fecha 5 de julio de 1828, ⁽⁴⁾ el primer itinerario general de postas en postillones, que consta de ocho carreras, advirtiendo que para el total arreglo del problema falta funcionar la transversal desde San José a Durazno, punto de concentración del sistema, que excluye naturalmente a Montevideo. Consta de cuatro postas transversales, cinco incluyendo la propuesta que une San José con Durazno, que centrándose en esta última localidad parten de Canelones, Mercedes —pasando por Paso del Perdido y Porongos—, Sandú y Melo. Esta estructura radial se complementa con una segunda estructura periférica, que recorre el litoral desde Salto a Las Vacas, uniendo Sandú, Mercedes, Soriano, San Salvador y Viboras y por la costa platense desde Las Vacas a Rocha uniendo Rosario, San José, Santa Lucía, Canelones, Pando, Solís Grande y Maldonado. El sistema general de postas de 1828 se compone en esencia por la yuxtaposición de cinco postas transversales (incluyendo la que parte de San José), con Durazno como centro y una posta continua, periférica, que va desde Salto a Rocha. Sólo Melo, o si se quiere la línea transversal Durazno-Melo, no se conecta directamente con la estructura periférica descripta. (Fig. 16)

El itinerario general de postas principales y transversales del 19 de enero de 1829 ⁽⁵⁾ tiene, en relación con el an-

terior, como novedades fundamentales la inclusión al sistema de la ciudad de Montevideo y la disminución en importancia de la ciudad de Durazno, que pierde su calidad centralizadora. Ello es consecuencia inmediata de la incorporación de Montevideo, principal centro urbano de nuestra naciente República, a la estructura general del Estado, en calidad de su centro político administrativo. Tres son las carreras que conforman este sistema de postas a caballo, conectadas en Canelones, desde donde se unen a Montevideo. La carrera litoral conecta Salto con Montevideo uniendo Sandú, Mercedes, San José, Santa Lucía y Canelones, con una derivación desde Mercedes a Soriano, San Salvador, Víboras y Las Vacas. La carrera de la costa este del Plata conecta Santa Teresa con Montevideo, uniendo Rocha, Maldonado y Canelones, con una derivación desde Maldonado a Minas. La tercera carrera que integra el sistema es central y conecta Cerro Largo con Montevideo, uniendo Durazno, Porongos, Florida y Canelones. (Fig. 17)

Este itinerario de postas en postillones es sustituido por el establecido por el decreto de febrero de 1832, ⁽⁶⁾ promulgado por el General en Jefe del Ejército Constitucional, que complementa la disposición del 8 de febrero del mismo año, ⁽⁷⁾ que suprime legalmente postas transversales del itinerario, no vigente, del 5 de julio de 1828 y la posta Salto - Bella Unión, no citada en ningún documento anterior. (Fig. 18)

En este año 1832 se establecen cuatro carreras principales, que se entroncan en Montevideo, cuya condición de puerto comienza a pesar en todo el ordenamiento territorial vinculado a las comunicaciones. Dos carreras se dirigen al oeste, teniendo como ruta común Montevideo, Canelones, Santa Lucía, San José, donde se bifurcan dirigiéndose una a Colonia, que aparece como puerto de salida hacia Buenos Aires y la otra a Salto, uniendo Mercedes y Paysandú. Las otras dos carreras se dirigen al este de la República, teniendo como tramo común la ruta que va de Montevideo a Solís Grande, donde se bifurcan, una hacia Cerro Largo, pasando por Minas y la otra a Santa Teresa, uniendo Maldonado, San Carlos y Rocha. (Fig. 19)

Este itinerario general de postas en postillones de la República se modifica en 1858 y debemos suponer que durante la Guerra Grande su funcionamiento fue muy irregular y que excluyó obviamente a la ciudad sitiada.

El 11 de diciembre de 1858 se aprueba un decreto estableciendo cinco carreras de postas, ⁽⁸⁾ que analizaremos en este capítulo, pues no conlleva una variante tecnológica en relación a los anteriores itinerarios. Se mantiene la estructura general de 1832, agregándose una quinta carrera de postas que conecta Montevideo con Tacuarembó, uniendo Canelones, Santa Lucía, Florida y Durazno, con un ramal a Porongos, desde esta última localidad. La carrera de Montevideo a Salto no sufre modificaciones. La que conectaba la ciudad capital con Colonia, incluye Rosario y se extiende por la costa oeste hasta Carmelo, desde donde sale un ramal a Nueva Palmira. La carrera que conectaba Montevideo con Cerro Largo (Melo), pasa ahora por Pando, Solís Chico, con un ramal a Minas y se prolonga de Melo a la frontera brasileña, culminando en la localidad de Artigas, hoy Río Branco. La carrera que conectaba Montevideo con Santa Teresa, se detiene en Rocha, uniendo Pando, Maldonado y San Carlos. La variante territorial más importante es la creación de la carrera central a Tacuarembó, insinuada en el itinerario de 1829, cuando Montevideo se conectaba con Durazno, en dirección a la ciudad de Cerro Largo. Destacamos dos aspectos relevantes de esta propuesta: la afirmación económica del litoral sur-oeste y el entronque con Río Grande del Sur, Artigas (Río Branco) mediante. (Fig. 20)

Este itinerario de postas a caballo constituye la máxima extensión territorial de este sistema, que será complementado, a partir de 1860, con los itinerarios basados en las postas en diligencia, que suponen una mejora tecnológica importante para la época, tanto para el transporte de pasajeros, que gozan de una mayor comodidad, como para el transporte de objetos. El sistema de postas en diligencia sustituirá paulatinamente al sistema de postas en postillones, en un proceso que incluirá en su etapa final, la competencia en tercería, de un modo de transporte terrestre mecánico, muy superior técnicamente: el ferrocarril.

El sistema de comunicaciones del campo sitiador durante la Guerra Grande (1839 - 1851). El puerto del Buceo

En el transcurso de la Guerra Grande se establece, en torno a la ciudad sitiada de Montevideo, una serie de equipamientos urbanos, que por su integración, mediante un ajustado sistema de comunicaciones, constituye una peculiar ciudad dispersa territorialmente. Conforman una ciudad en razón de cumplir, en su conjunto, las funciones urbanas caracterizantes del concepto tradicional de ciudad en la época.

ca liberal, aunque su localización tenga por cualidad distintiva la dispersión. El sistema de comunicaciones es el elemento integrador de las distintas funciones urbanas, afinadas a lo largo de un cinturón que va desde el puerto del Buceo a las quintas del Miguelete, pasando por Villa Restauración y por el asentamiento militar del Cerrito.

El sistema de comunicaciones terrestres y acuáticas del campo sitiador está integrado por el citado puerto del Buceo, que lo conecta con el exterior vía fluvial y marítima, el camino del Cardal, que une el puerto con Villa Restauración, centro comercial y administrativo y el camino de los Propios, que engarza Villa Restauración, el campamento militar del Cerrito y la vasta zona de las chacras del Miguelete, donde funcionan los organismos legislativos y judiciales del Gobierno de Oribe y desde las cuales se abastece de productos agrícolas el conjunto de la población sitiadora. El área de influencia de esta ciudad capital dispersa está constituida por la totalidad del territorio nacional, excepto Montevideo, lo cual supone el dominio de la producción pecuaria, afectada naturalmente por la crisis derivada del prolongado conflicto.

El puerto del Buceo, establecido en la bahía del mismo nombre, contigua a la bahía de Montevideo en dirección este, aunque de menores dimensiones, se transforma en un centro importador y exportador de productos, que compite en igualdad de condiciones con el puerto de Montevideo, equipado inadecuadamente, pese a su privilegiada condición geográfica.

El puerto del Buceo está integrado por un complejo equipamiento acuático y terrestre: espigón y muelle de atraque, playa de embarco y desembarco, baterías de costa con fines de defensa, aduana (conocida hoy con el nombre de Aduana de Oribe), depósitos para productos comercializables, para y del exterior y un importante edificio, hoy desaparecido, Tribunal de Comercio, que oficia como organismo de contralor de toda la actividad portuaria. (Fig. 21). Se conecta a Villa Restauración por el camino del Cardal aproximadamente el actual trazado de la calle Comercio, cuya denominación está impactada por la actividad comercial que durante el sitio desempeñó.

El sistema se complementa con la ruta hacia el Cerrito y de allí a las chacras del Miguelete, que coincide aproximadamente con el camino de los Propios, hoy Bulevar José

Batlle y Ordóñez. La Ruta de los Propios vertebra un sistema secundario de rutas menores, que comunica territorialmente el campamento militar del Cerrito con las inmediaciones de las líneas de trincheras de la ciudad sitiada y a las chacras y quintas entre sí. Utilizamos el término ruta, porque este sistema de comunicaciones terrestres no supone necesariamente la delineación definida de una vía de comunicación y su correspondiente mejoramiento técnico. Se asimila mayormente al concepto de ruta terrestre, propio de la colonia y vigente durante el siglo XIX en gran parte del territorio nacional. El llamado camino de los Propios y sus tronques laterales, no constituyen una excepción a esa realidad en materia de comunicaciones terrestres, consecuencia de la ausencia de un significativo estímulo del conjunto de las actividades económicas de nuestro país, que promueva obras de equipamiento vial.

La vitalidad del sistema de comunicaciones del campo sitiador está directamente relacionada a las condiciones peculiares del sitio de la ciudad de Montevideo. Se crea en función de ese hecho histórico y su eficacia es proporcional a las necesidades de comunicación de la ciudad sitiadora. Una vez finalizado el conflicto de poder y a partir de la Paz de Octubre, el conjunto del sistema, pensado y ejecutado para determinadas circunstancias históricas, pierde su esencial razón de existir. Concebido el Estado uruguayo nuevamente como unidad territorial, después de 1851, con la ciudad de Montevideo como centro político-administrativo y principal puerto del país, el sistema de comunicaciones del campo sitiador comienza a languidecer, en la medida que las necesarias funciones que cumplía durante la Guerra Grande, disminuyen en importancia o simplemente desaparecen como tales.

La centralización del sistema de comunicaciones terrestres a escala de todo el territorio nacional, en dirección a la ciudad capital, se contrapone a este sistema ocasional, de conformación periférica en relación a la ciudad sitiada. Se vitaliza, por el contrario, el camino a Maldonado, que partiendo de Montevideo conduce a Villa Restauración, luego Villa Unión, en busca del este de la República.

El puerto del Buceo languidece hasta su extinción, en la medida que el puerto de Montevideo monopoliza paulatinamente las actividades de exportación e importación de productos. El importante equipamiento del puerto del Buceo es lentamente desmantelado y hoy sólo queda la reconstruida Aduana de Oribe.

NOTAS AL CAPITULO II

- (1) "El Gobierno de la Provincia establece el servicio de Chasques para el territorio nacional". Villa del Durazno, 7 de diciembre de 1827. A. G. N. Mdeo., Archivo General Administrativo. Caja 687. Carp. 1.
I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 5. F. 2. Mdeo. 1965.
- (2) "Reglamento provisional para las postas de la Provincia". Villa del Durazno, 11 de enero de 1828. A. G. N. Mdeo. Fondo Documental. Ex Ministerio de Gobierno. Caja 776.
I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 5. F. 3. Mdeo. 1965.
- (3) "Revalidación de la Ley de Indias relativa al Libre Tránsito". Mdeo. 17 de noviembre de 1840. ALONSO CRIADO, M. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay". T. I. 1825 a 1852. Mdeo. 1876. Pág. 440.
I. H. A. Publicación 1.7. Fascículo 5. F. 1. Mdeo. 1965.
- (4) "La Administración General de Correos somete al Exmo. Gob. de la Prov.^a el itinerario Gral. de Postas de la Prov.^a Villa del Durazno, 5 de julio de 1828. A.G.N. Mdeo. Archivo General Administrativo. Caja 720. Carp. 2.
I. H. A. Publicación 1.7. Fascículo 5. F. 4. Mdeo. 1965.
- (5) "Itinerario general de postas principales y transversales". Mdeo. 19 de enero de 1829. A. G. N. Mdeo. Fondo Documental. Ex Ministerio de Gobierno. Caja 776.
I.H.A. Publicación 1.7 Fascículo 5. F. 8 Mdeo. 1965.
- (6) "Decreto estableciendo cuatro carreras principales de Postas". Mdeo. Febrero de 1832. A.G.N. Mdeo. Fondo Documental. Ex Ministerio de Gobierno. Caja 825.
I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 5. F. 12. Mdeo. 1965.
- (7) "Postas transversales que deben suprimirse". Mdeo. 8 de febrero de 1832. A.G.N. Mdeo. Fondo Documental. Ex Ministerio de Gobierno. Caja 825.
I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 5. F. 10. Mdeo. 1965.

- (8) "Prórroga por cuatro años del contrato entre el Sr. Atanasio Lapedo, asentista de postas, y la Administración General de Correos. Incluye itinerario de las 5 carreras principales". Mdeo. 9 de diciembre de 1858. A. G. N. Mdeo. Fondo Documental. Ex Ministerio de Gobierno. Caja 1093. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 5. F. 14. Mdeo. 1965.

"Decreto estableciendo cinco carreras de postas principales". Mdeo. 11 de diciembre de 1858. CARAVIA, A. "Colección de Leyes, Decretos y Disposiciones de carácter permanente". Mdeo. 1859. T.I. Pág. 536. I.H.A. Publicación 1.7 Fascículo 5. F. 15. Mdeo. 1965.

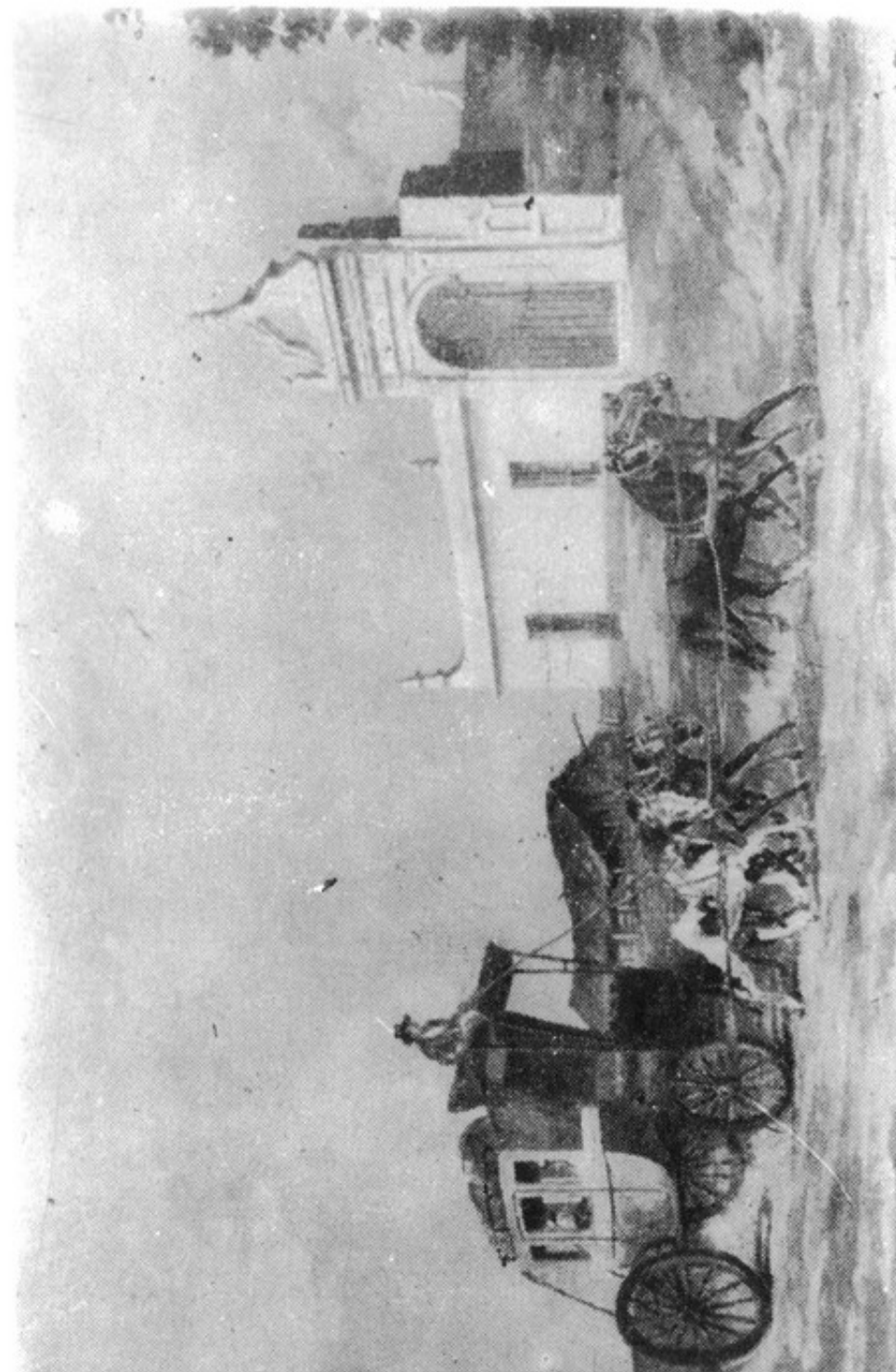


Fig. 15 - Diligencia entrando a Montevideo. Acuarela de Carlos Menck Freire.

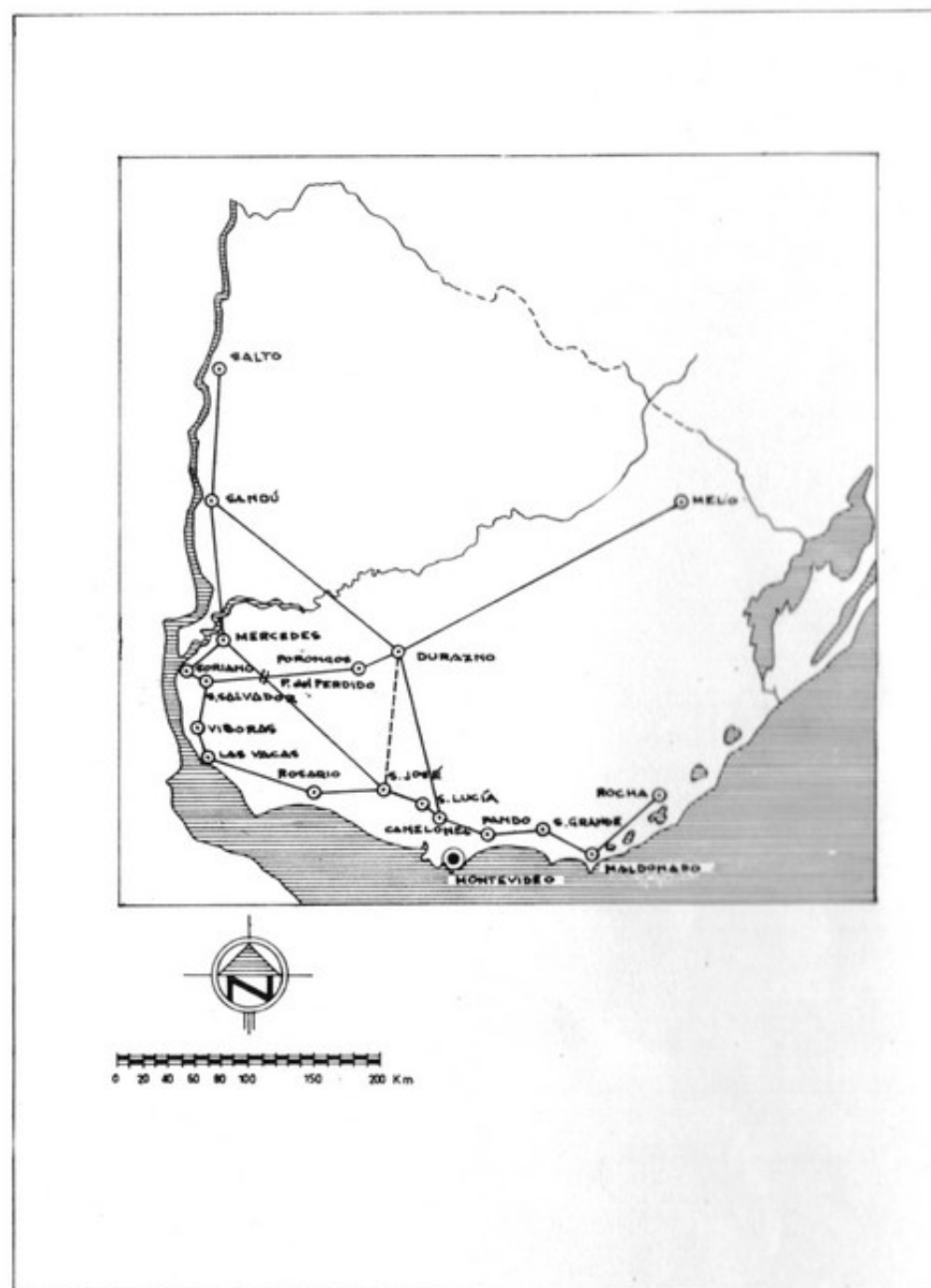


Fig. 16 - Interpretación gráfica del itinerario de postas en postillones del 5 de julio de 1828.

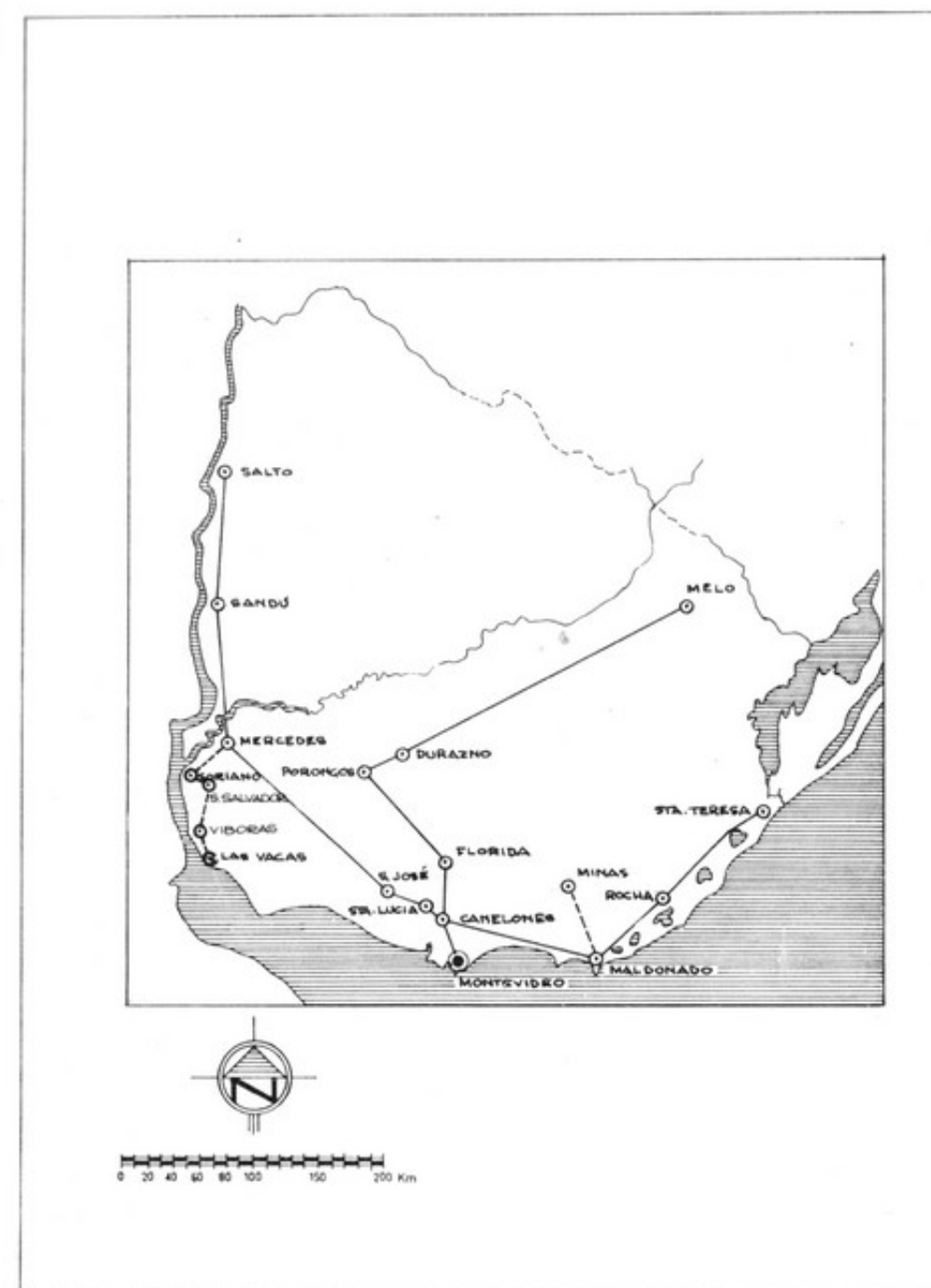


Fig. 17 - Interpretación gráfica del itinerario de postas en postillones del 19 de enero de 1829.

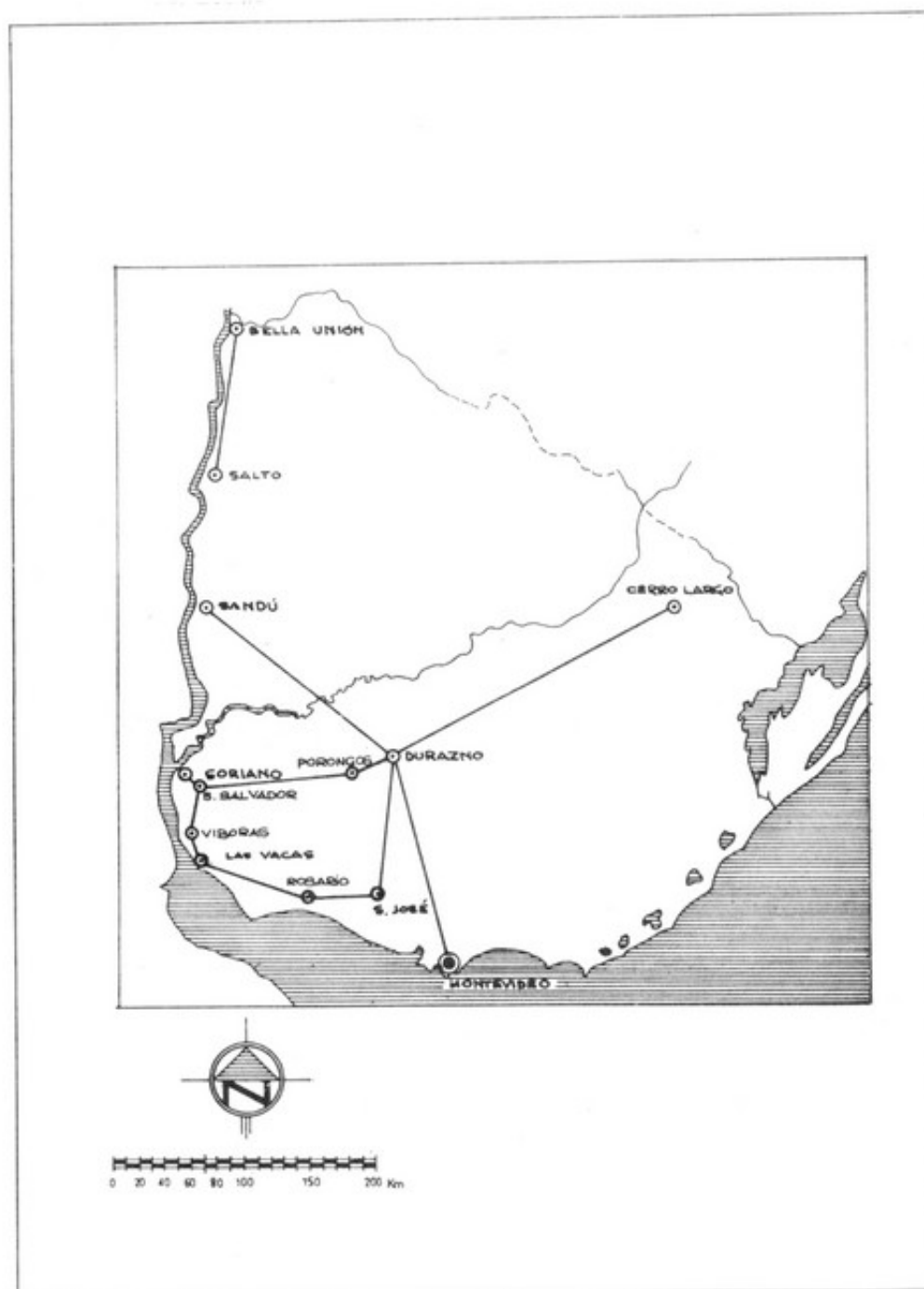


Fig. 18 - Interpretación gráfica de la disposición del 8 de febrero de 1832, suprimiendo postas transversales.

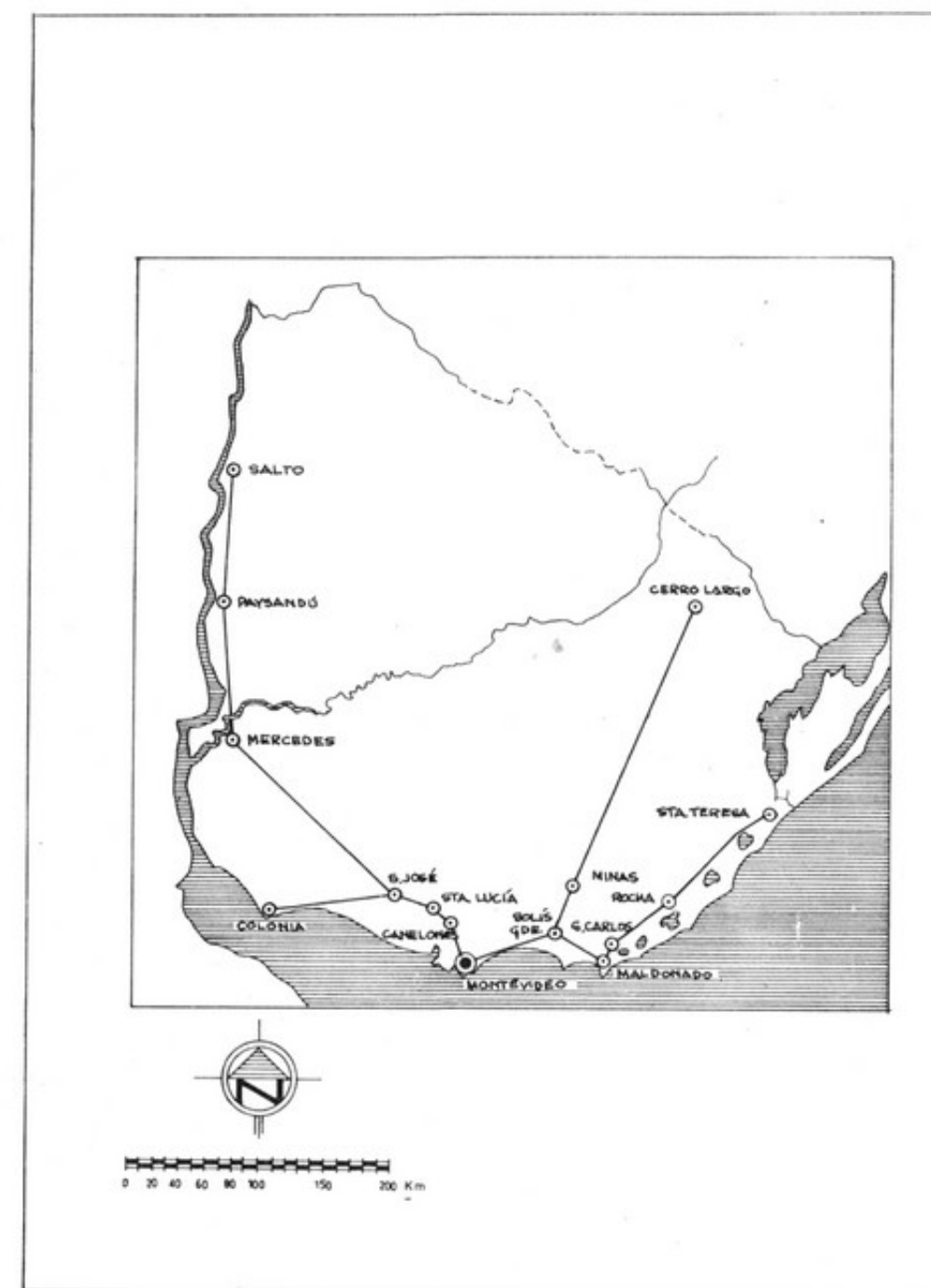


Fig. 19 - Interpretación gráfica del itinerario de postas en postillones del 8 de febrero de 1832.

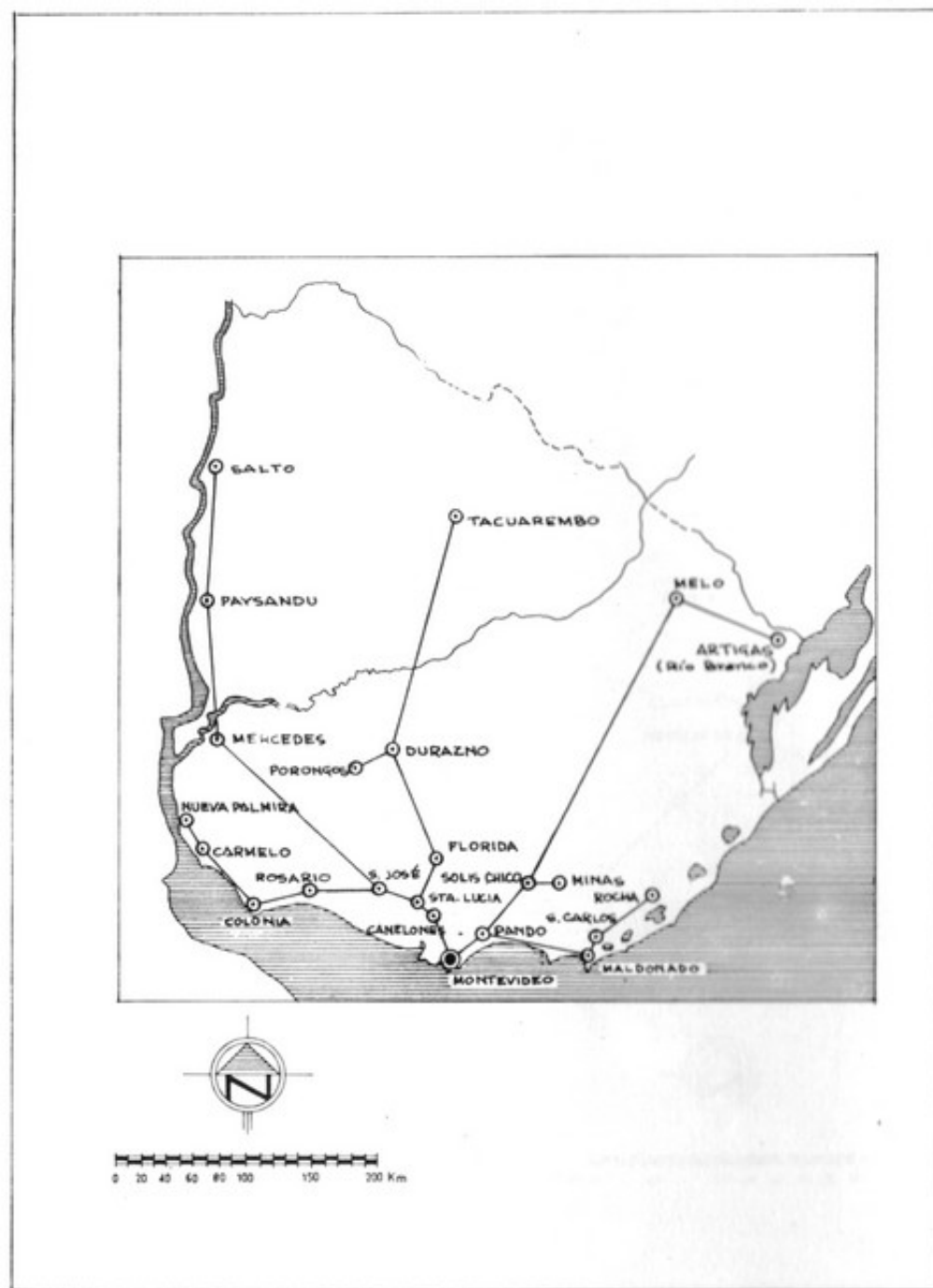


Fig. 20 - Interpretación gráfica del itinerario de postas en postillones del 11 de diciembre de 1858.

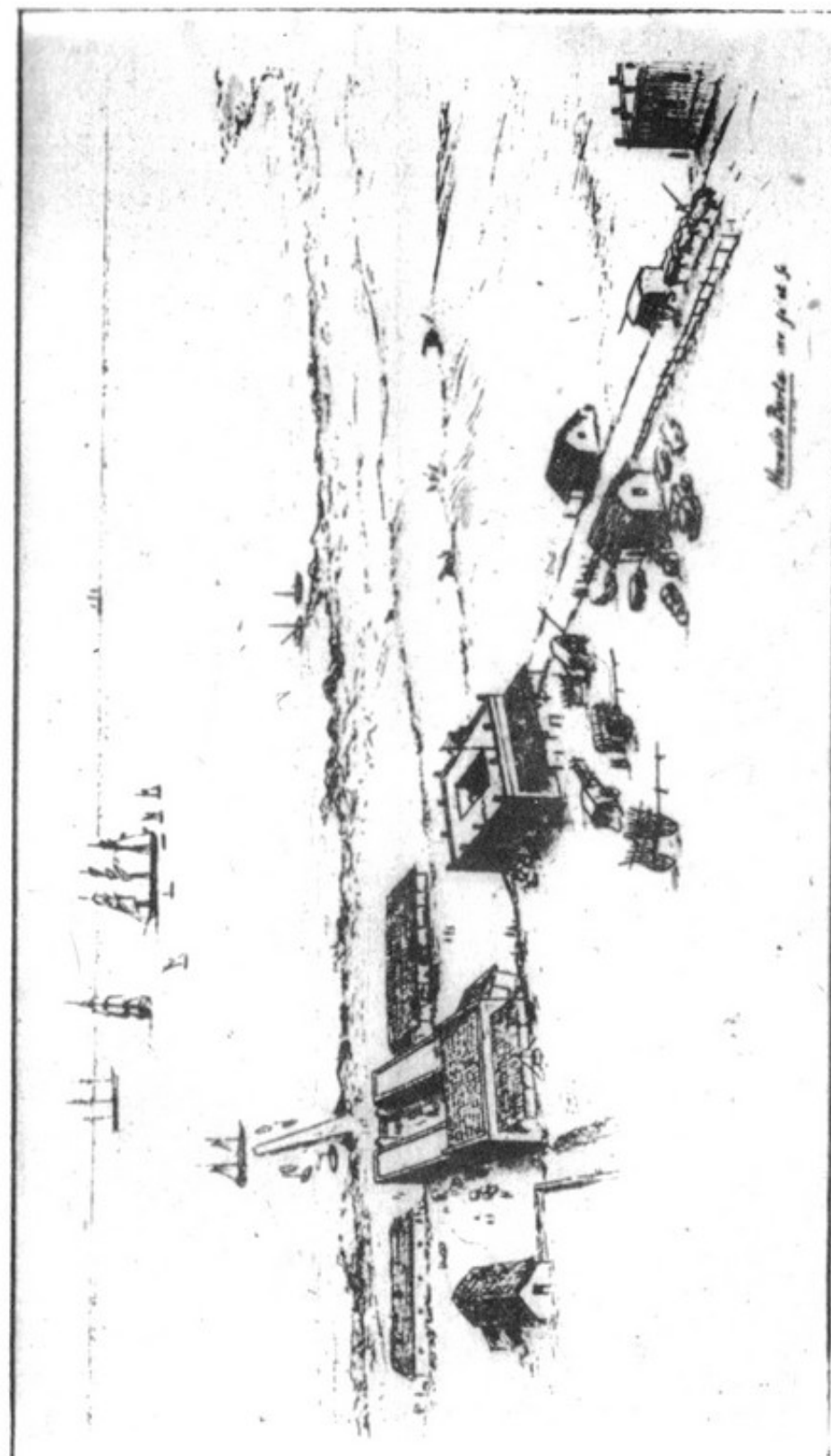


Fig. 21 - Perspectiva general del Puerto del Buceo. 1839-1851. Dibujo.

CAPITULO III

HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN LA REPUBLICA: DESDE LA FINALIZACION DE LA GUERRA GRANDE HASTA LA PRESIDENCIA DE LATORRE (1851 - 1880)

Los medios de comunicación

En el transcurso de este lapso de tres décadas, caracterizado por una efectiva aplicación de la ideología liberal, se introducen importantes aportes tecnológicos en los medios de comunicación, originarios principalmente de Inglaterra y de Estados Unidos de Norte América e incorporados posteriormente a nuestro medio, a impulsos de la estimulación de la inversión privada, mediante el sistema de concesiones. Durante este período en estudio, las concepciones del liberalismo superan las trabas originadas por la supervivencia de los modos de pensar heredados de la época colonial, que marcaran profundamente los primeros decenios de la República, en la medida que el Estado consolida progresivamente su dominio en la totalidad del territorio nacional. La consolidación paulatina del poder centralizado en Montevideo, se realiza en el marco de un proceso dialéctico, entre las exigencias de una necesaria centralización del poder político, que responde a necesidades nacionales y la vocación autonómica de los departamentos del interior, asentada en el prestigio y la influencia del hacendado caudillo, fiel representante de los intereses locales, que no son siempre coincidentes con los intereses nacionales. A partir de Varela y Latorre el liberalismo, en su concepción ortodoxa, estará condicionado y en consecuencia limitado, por la aplicación de los nuevos conceptos proteccionistas del Estado, que tienden, en última instancia, a la definitiva consolidación del poder político centralizado, en detrimento de las autonomías localistas, sin que ello signifique la desaparición del proceso dialéctico aludido.

Postas en diligencias

El 15 de mayo de 1860 se firma el primer contrato de postas en diligencias, que sirve, en base a un ordenamiento de carreras, el territorio nacional ubicado al sur del Río Negro. El servicio se contrata con la "Compañía de Mensajerías Orientales" y se complementa, a escala de todo el territorio nacional, con el sistema de postas en postillones, que sigue monopolizando, desde el punto de vista técnico, las comunicaciones terrestres al norte del citado río. En los sucesivos contratos que se conforman entre el Estado y empresas privadas, el sistema de postas en diligencias subroga progresivamente al antiguo sistema de postas a caballos, llegando al contrato del año 1873, con un servicio de diligencias centralizado en la ciudad capital, que cubre generosamente todo el territorio de la República.

Este proceso de sustitución de las postas en postillones, por el de las postas en diligencias, significa un aporte tecnológico considerable, en beneficio del usuario, que dispone de un medio de comunicación terrestre de mayores comodidades y de mejor defensa ante las inclemencias de nuestro variable clima. Se mantiene, sin embargo, la inseguridad individual del viajero, ante la eventualidad cierta del ataque sorpresivo por los "salteadores de caminos", oficio ejercido durante el Siglo XIX, a lo largo y ancho de nuestro país, amparado por el ineficaz dominio de la campaña por el aparato de seguridad del Estado.

El sistema de transporte terrestre organizado en diligencias, por tratarse de un mecanismo que exige un manejo más delicado que el que supone la primitiva carreta organizada en caravanas, promueve un limitado mejoramiento de las rutas, en particular en los accesos a los núcleos urbanos y la construcción de algunos puentes cercanos a las casas de postas de mayor jerarquía.

Primeras líneas ferroviarias

En 1830 se inaugura en Inglaterra la primera línea ferroviaria, cuando la locomotora de Stephenson conecta Liverpool con Manchester, incorporando un revolucionario sistema mecánico, a los milenarios modos de comunicación terrestre en base a la tracción a sangre.

En América del Sur, dieciocho años después, se comienza la construcción de la línea ferroviaria que unirá Lima con El Callao, introduciendo en nuestro continente los modos mecánicos de comunicación.

En nuestro país, el primer proyecto atendible de creación de una línea vial servida por locomotoras, es promovido por un súbdito inglés, John Halton Buiggeln, en el año 1860. Propone unir la ciudad de Montevideo con Villa Unión, localidad donde proyecta trasladar el mercado de abasto de Montevideo, ubicado entonces en la llamada Plaza Treinta y Tres, en las inmediaciones de la ciudad capital. El proyecto tiene por objetivo fundamental el transporte de productos, entre Montevideo y Villa Unión, mediante el citado ferrocarril, evitando el arribo de las carretas a una zona contigua a Montevideo. Esta propuesta no tiene andamio a nivel gubernamental, al igual que un proyecto de similares características y de la misma época, elevado por el ciudadano francés Eugenio Penot, proponiendo una línea ferroviaria entre Montevideo y Paso del Molino.

En 1866 el gobierno otorga a Senén Rodríguez una concesión ferroviaria para unir Montevideo con la ciudad de Durazno, solicitada tres años antes. Esta solicitud de concesión promueve la formación de una empresa, "Ferrocarril Central del Uruguay", integrada inicialmente con capitales uruguayos. Otorgada la concesión se inician rápidamente las obras de su primer tramo, que une Bella Vista con Las Piedras, tramo que se inaugura en el año 1869. La empresa fracasa económicamente y para la construcción del segundo tramo, que une Las Piedras con la ciudad de Canelones, debe recurrir a un contrato con la Compañía Baring Brothers, de capitales ingleses, con sede en Londres. El ferrocarril llega en 1872 a Canelones, pero ya se ha iniciado el rápido proceso de desnacionalización de los capitales aplicados al negocio ferroviario, consagrada en 1876 con la formación de la empresa "The Central Uruguay Railway Ltd".

La incorporación a nuestro medio del ferrocarril constituye un cambio fundamental en los modos de comunicación terrestre, sólo comparable al que producirá la introducción del automóvil, a comienzos de nuestro siglo. Luego de una serie de proyectos de alcance muy limitado o de excesiva ambición, la propuesta de Senén Rodríguez, avalada por el Estado, abre el camino a un conjunto de solicitudes de concesiones ferro-

carrileras, que servirán de apoyo al actual sistema ferroviario concebido como tal a partir de la ley fundamental de 1884, que inscribe las iniciativas privadas en el marco de una concepción sistematizada, planificada a escala regional.

El modo de comunicación terrestre mediante ferrocarriles es sistematizado en la ley ferrocarrilera del 27 de agosto de 1884, reglamentada por decreto del 3 de setiembre del mismo año. Esta ley ferrocarrilera fundamental es completada por las leyes de 1º de julio de 1886, 30 de noviembre de 1888 y 6 de setiembre de 1889, que en conjunto establecen los criterios de ordenamiento territorial en la materia, que regirán el proceso posterior de construcción de la red ferroviaria nacional.

Los modos de comunicación acuática

Durante el período en estudio se generaliza el vapor como modo de transporte acuático, preferentemente para los cruces oceánicos. El velero sigue igualmente compitiendo con los vapores, siendo paulatinamente desplazado de las grandes rutas, en un proceso que llega hasta principios de nuestro siglo.

El aporte tecnológico más importante del período se verificará en la estructura de los medios de transporte acuático: la madera, material tradicional en la construcción de barcos, comienza a ser sustituida por el acero. La construcción de barcos de acero, se asentará definitivamente a partir de 1879, año en el cual comienza su aplicación en la marina mercante.

Si en la primera mitad del siglo pasado observamos, como aporte tecnológico fundamental, la incorporación del modo mecánico de impulsión, en competición con el milenar sistema de velámenes, independizándose de esta forma el problema del transporte acuático de las condiciones climatéricas, en la segunda mitad constatamos como renovación tecnológica relevante, la sustitución de las maderas por el acero en la construcción de los barcos, hecho impulsado inicialmente en las marinas de guerra, por la mayor resistencia de este último material a los impactos de artillería y extendido posteriormente al transporte acuático de mercaderías y pasajeros.

En el transcurso del siglo pasado se organiza un complejo sistema de señalamiento del río Uruguay y del Río de la

Plata, que incluye la instalación de numerosas boyas luminosas y la construcción de los principales faros actualmente existentes en la costa sur de nuestro territorio. Estas obras de mejoramiento, que atienden a una mayor seguridad en el transporte acuático, se complementan con la realización de obras de abrigo y dragado, a los fines de ampliar las posibilidades de navegación en los ríos y arroyos interiores, particularmente en aquellos que desembocan en los dos grandes ríos limítrofes: Uruguay y Río de la Plata. Estas operaciones de abrigo y dragado incluyen el mejoramiento de las condiciones de navegación del río Uruguay, en las proximidades de las dos ciudades más importantes de nuestro litoral: Paysandú y Salto.

En el conjunto de las obras realizadas, dado que muchas fueron las propuestas que no se concretaron, sobresalen, por su perduración y jerarquía edilicia, la construcción del sistema de faros, equipamiento imprescindible para una adecuada navegación en el estuario platense, dado que ofrece las necesarias referencias para un tránsito fluvial sin riesgos mayores. Ya en 1802 se inicia el largo proceso de construcción del faro del Cerro de Montevideo, que culmina en 1907, independiente de las mejoras técnicas posteriores en su sistema de iluminación. Entre 1818 y 1828 se construye el faro de la Isla de Flores. El primer faro de Colonia data de 1828 y el existente de 1857. El primer pontón-faro del Banco Inglés se instala en 1857. Entre este último año y 1881 entran en servicio los faros de Punta del Este (1857), Isla de Lobos (1858 y el existente en 1906), La Panela (1866), La Paloma, luego denominado Cabo de Santa María (1874), Punta Brava, luego denominado Punta Carreta (1876), Farallón (1876) Maldonado o José Ignacio (1877) y Cabo Polonio (1881). Hacia fines del período en estudio funcionan ya 12 faros en la costa oriental, en un ordenamiento que cubre la totalidad del litoral platense y que incorpora el sistema de faros argentinos, en la medida que las comunicaciones acuáticas entre Montevideo y Buenos Aires adquieren mayor importancia a nivel regional y constituyen escala obligada en la navegación transatlántica.

El sistema de muelles en la Bahía de Montevideo

Durante el siglo pasado, como consecuencia directa del pensamiento liberal aplicado a las actividades comerciales, se promueven mejoras tecnológicas en las formas de embarque y desembarque de productos y personas en la bahía de Montevideo. Las mismas resultan de la aplicación de la iniciativa

privada, en particular de aquellos que poseen capitales invertidos en las actividades de exportación e importación de productos o en el negocio del transporte marítimo de pasajeros, incluido el comercio de inmigrantes.

A partir de la finalización de la Guerra Grande se construyen varios muelles de madera que penetran en la bahía, buscando una mayor profundidad de las aguas, evitando en esos puntos el uso de carretas y jardineras, utilizadas entonces para ese mismo fin. Estos muelles de madera son equipados con primarias grúas de levante, para efectuar las operaciones de carga y de descarga, hacia o desde las bodegas de los buques de menor calado amarrados al muelle o de las barcas que efectúan el trasbordo de productos, desde los buques de mayor calado, anclados lejos de la costa. Simultáneamente el ya descrito sistema de sucesivos trasbordos, desde y hacia los buques anclados en la bahía, playa mediante, sigue efectuándose hasta los primeros años de nuestro siglo, cuando se inauguran las obras del puerto de Montevideo.

El avance progresivo de las actividades portuarias, acorde con el mayor desarrollo productivo del país, pone en el primer plano de las preocupaciones de los hombres de negocios, la necesidad de promover por el Estado la construcción de un gran puerto en la bahía de Montevideo. La entidad de las inversiones que tal obra supone, escapa a la efectiva disponibilidad del capital privado nacional, renuente, por otra parte, a realizar grandes inversiones en obras de dudosa productividad inmediata. Será recién en el último cuarto del siglo pasado que el Estado tomará la iniciativa en este problema, tan importante para la economía del país, reservando para sí la selección del proyecto, adjudicación de la obra y contralor de la ejecución de la misma. Ello no implica un apartamiento de las normas liberales, en relación al mecanismo de llamado a ofertas para la realización de las obras por empresas privadas, nacionales o extranjeras, propio de la ideología liberal.

En el lapso que estamos analizando, las mejoras tecnológicas dignas de mención, en la estructuración portuaria del país, se limitan a la bahía de Montevideo y se resumen, en definitiva, a la generalización del uso de muelles de madera y un equipamiento primario, en base a grúas fijas, mejoras tecnológicas que conviven con los modos portuarios heredados de la época colonial.

La introducción de las telecomunicaciones

Pocos años después de firmada la Paz de Octubre, se realiza en Montevideo el primer ensayo del sistema telegráfico eléctrico, que desde 1835 se incorpora como posibilidad a los modos universales de comunicación de ideas, sistema acorde con las renovadas exigencias de la nueva sociedad industrial.

Las experiencias de Morse, que en 1844 instala el primer telégrafo eléctrico entre dos ciudades norteamericanas, Baltimore y Washington, la aceptación universal del revolucionario sistema y de su nuevo lenguaje, el código Morse, la instalación del primer cable telegráfico submarino, tendido entre Dover y Calais, uniéndolo Gran Bretaña con Francia, que comienza a funcionar en 1851, la generalización del uso de los cables telegráficos submarinos, salvando ríos, mares y océanos, comunicando continentes, trasladando noticias en tiempo increíblemente corto, hecho inimaginable pocos años antes, constituye el aporte tecnológico más importante en la historia de la comunicación de ideas, desde la invención de la imprenta.

En 1865, diez años después del primer ensayo realizado en Montevideo, se otorga por ley la concesión de privilegio para el establecimiento de una línea telegráfica submarina entre Montevideo y Buenos Aires. Un año después, se inaugura el tendido de un cable telegráfico submarino entre Norte América y Europa, océano Atlántico mediante. En 1875 se otorga la concesión para el tendido de un cable telegráfico submarino entre Montevideo y Río de Janeiro. Al año siguiente la Brazilian Submarine Cable Comp. tiende un cable telegráfico submarino entre Río de Janeiro y Europa; simultáneamente el Telégrafo Oriental comunica Montevideo con Río de Janeiro. En 1875 la Western and Brazilian Telegraph une telegráficamente a Montevideo con Brasil y Europa. En 1876 se comunican mediante el sistema telegráfico Salto con Concordia y Paysandú con Colón, cruzando el río Uruguay, ejecutándose las obras otorgadas por concesiones, en los años 1873 y 1875 respectivamente.

La extensión del sistema telegráfico eléctrico en el territorio nacional, se verificará conjuntamente con la cobertura de nuestro territorio por el sistema ferrocarrilero. Teniendo por centro la ciudad capital, el tendido de la red telegráfica acompañará la instalación de la red vial ferroviaria.

ria. Ferrocarril y telégrafo, apuntalados ambos financieramente por capitales británicos, cubren paulatinamente el territorio nacional, atendiendo preferencialmente las necesidades y prioridades establecidas en las leyes ferrocarrileras de los años 1884 a 1889. La red telegráfica de los ferrocarriles será, en el orden de las comunicaciones internas, la trama primaria, de salida, del actual sistema telegráfico nacional.

El segundo gran aporte tecnológico del siglo pasado, en el campo de la comunicación de ideas, es la instalación del sistema telefónico.

A partir de los ensayos de Graham Bell, inventor del sistema y de la instalación, bajo su iniciativa y dirección, de la primera red telefónica en Chicago, en el año 1876, se inicia un acelerado proceso de difusión de esta segunda variante de las telecomunicaciones, o, como se las denominaba en la época, de las comunicaciones instantáneas. Bastaron menos de dos años para que en Montevideo se realizara el primer ensayo del teléfono Bell y ya en enero de 1879 se establecen comunicaciones telefónicas entre Montevideo y Canelones, mediante la red instalada por la compañía Platino-Brasileño.

En 1883 se firma la convención entre Uruguay y Argentina para establecer comunicaciones telefónicas directas entre Montevideo y Buenos Aires, que se concreta en 1899 con el tendido del cable telefónico correspondiente.

En 1882 se funda la Compañía Telefónica de Montevideo y en 1884 la Compañía Telefónica del Río de la Plata. En 1887 se registran ya más de 2.000 abonados telefónicos en la ciudad de Montevideo. En 1891 comienza a funcionar la empresa telefónica La Sanducera, en la ciudad litoraleña de Paysandú, pionera de las actividades comerciales telefónicas en el interior de nuestro país.

A diferencia de las comunicaciones mediante el telégrafo, que se desarrollan ampliamente en el lapso analizado en este capítulo, las comunicaciones mediante el teléfono cumplen, desde 1878 a 1880, una primera etapa de experimentación, que servirá de apoyo a su rápida expansión en nuestro medio, a partir de las dos últimas décadas del siglo XIX.

Condicionantes jurídico administrativas

La estructura legal condicionante del problema de las comunicaciones, durante el período en estudio, responde con

claridad a la ideología liberal sustentada por el Estado uruguayo, a partir de su afianzamiento institucional, una vez finalizada la Guerra Grande. Esa concepción liberal, aplicada a la problemática de las comunicaciones, implica cambios sustanciales en el enfoque jurídico-administrativo, modificatorios en lo sustantivo de la postura del Imperio Español durante la colonia y del enfoque de la República durante las primeras décadas del Siglo XIX. En esta nueva formulación de la filosofía de Estado importan, por su directa incidencia, las innovaciones tecnológicas, particularmente en los modos de comunicación terrestre, así como la introducción en nuestro país de las telecomunicaciones, modalidad tecnológica novedosa y por tanto no prevista en el engranaje del ordenamiento legal relativo a las comunicaciones.

Durante el transcurso de los decenios posteriores a la Paz de Octubre, se conforma el concepto de vía de circulación, estrechamente vinculado a la idea de un equipamiento terrestre fijo, en oposición al concepto de ruta terrestre variable, de acuerdo a las cambiantes condiciones climáticas y al conocimiento del lugar por el baqueano, típico del modo de circular en la época colonial y en los primeros decenios de la República. La introducción del sistema ferroviario, que por su propia naturaleza exige un equipamiento vial fijo y la necesidad de mejoras permanentes en las rutas terrestres más transitadas, a los fines de su mejor uso por las diligencias, son factores tecnológicos que inciden notoriamente en la conformación del concepto actual de vía de circulación.

La delimitación de una estructura vial caminera o ferroviaria, supone una definición previa del carácter de su propiedad, deslindándose en consecuencia extensas franjas territoriales, que se caracterizarán legalmente, por su uso público, como propiedad del Estado. Esta delimitación precisa de la propiedad pública, para el uso de las comunicaciones terrestres, conlleva una afirmación del derecho a la propiedad privada, concordante con la filosofía liberal en ese campo. El derecho absoluto a la propiedad privada del suelo, no estará ahora limitado por la imposición de librar el paso a los caminantes, a los fines de acortar distancias o de buscar pasos más accesibles.

El modo de circular terrestre deberá, por el contrario, atenerse a la estructura vial pública, ya sea esta caminera o ferroviaria. Este proceso de deslinde de la propiedad pública de la privada, independientemente de la aprobación de las específicas

disposiciones legales que lo confirmen, se afirmará, en los hechos, en la misma medida que se conforma la estructura vial caminera y ferroviaria, a escala del territorio nacional, en un largo proceso que abarca la segunda mitad del siglo pasado y aún los primeros decenios de nuestro siglo. Mientras tanto, en las áreas de insuficiente equipamiento, particularmente en el territorio noreste del río Negro, la costumbre heredada de la sociedad colonial, de esencia patriarcal, sustituirá esa ausencia de una red caminera abundante y adecuada, por la cesión voluntaria del hacendado del derecho de paso y aún de estadía transitoria.

En relación a la navegación de los ríos interiores, en el lapso en estudio, se afirma, mediante disposiciones legales, el concepto de libre navegación de los ríos interiores de la República, consagrándose mediante el derecho una precisa postura del Estado, apoyada en claras bases ideológicas, derivadas de la filosofía económica liberal sustentante. Nada tan afín al liberalismo económico, como la libre comercialización de los productos, competencia mediante, por las rutas marítimas y ríos interiores navegables. Ello se complementa con el principio de reciprocidad, entre las naciones que aceptan las reglas del juego del libre comercio. Esta actitud del Estado es opuesta a la existente durante el período colonial, aún durante la dinastía borbónica, inspirada globalmente en los principios económicos del mercantilismo español. En los decenios últimos de la dominación española, bajo la égida de los Borbones, la aplicación de los principios del mercantilismo, en su versión hispánica, es atenuada, por vía de excepciones, pero de ninguna manera descartada como concepción económica general del Imperio.

La coherencia de la concepción del Estado liberal en el campo de las comunicaciones es comprensible, en la medida que se aprecia el carácter complementario de sus dos conceptos fundamentales: vías de comunicación terrestres fijas y deslindadas de la propiedad privada, para su uso público sin limitaciones y libre navegación por la red fluvial interior, en el marco de un régimen de reciprocidad entre las naciones usuarias.

Los dos mecanismos que el Estado liberal utiliza para la adjudicación de la obra pública, en este caso aplicada al equipamiento necesario para las comunicaciones son: la licitación pública o llamado de precios, en el régimen de libre competencia, dentro del sistema de la oferta y la demanda y las

concesiones, otorgadas por el Estado a proponentes privados, promotores de obra pública. En este último caso la actitud del Estado es la de estimular la inversión privada, mediante la concesión de determinadas ventajas económicas, con el fin de promover la realización de aquellas obras de uso público, cuya ejecución no supone ganancias importantes para el inversor de capitales. Ambas respuestas del Estado, en su relación con la iniciativa privada, son acordes con el espíritu liberal de la época y se diferencian sustancialmente, en concordancia con la respuesta afirmativa o negativa del capital privado, ante los requerimientos de la necesaria ejecución de obras públicas, imprescindibles para la afirmación y desarrollo de la economía nacional. La incentivación de la inversión privada, mediante la adjudicación de concesiones especiales, resulta, en última instancia, de la ausencia de una respuesta positiva de la iniciativa privada, para la realización de la obra pública. Es la respuesta del Estado liberal a un mercado inversor interno retraído y limitado a aquellos negocios, particularmente los vinculados a la producción y comercialización de productos pecuarios, que aseguren un fácil rédito, sin mayores riesgos.

La promoción de la obra pública, aplicada al equipamiento necesario en materia de comunicaciones, se entronca con el concepto de integración regional, en la medida que esos capitales promocionales se desnacionalizan y son sustituidos por inversiones de capitalistas extranjeros, especialmente británicos, cuyos intereses se extienden fuera de fronteras. La subrogación del limitado mercado inversor nacional por poderosas empresas extranjeras, conlleva, por extensión, la complementación del temprano concepto de planificación nacional en el campo de las comunicaciones, con el de integración regional, coincidente con las amplias áreas de acción de esas empresas, que superan los estrechos límites fronterizos de nuestro país. Ejemplo notorio de ello lo constituye la integración regional del sistema ferroviario uruguayo, con el sistema ferroviario sudamericano.

El último aspecto que es necesario destacar, en la estructura legal que se conforma en torno al problema de las comunicaciones, a partir de la finalización de la Guerra Grande, es el llamado problema de fronteras. Derivado directamente de las obligaciones de Estado contraídas durante la Guerra Grande, implica una amenaza cierta a la efectiva soberanía, en la franja territorial lindante con el Brasil. Concientes de este hecho, de imprevisibles derivaciones históricas,

diversos ciudadanos vinculados al quehacer de gobierno, proponen una serie de proyectos tendientes a afincar, en la citada franja territorial fronteriza, a nacionales, asegurándoles el sustento, mediante la creación de colonias agrícolas. Las diversas propuestas elevadas al gobierno, abarcan extensas áreas del territorio nacional y comprenden la realización de obras viales camineras o ferrocarrileras, que vertebran la localización de los colonos y en algunas de las propuestas se incluyen obras de canalización en la cuenca de la laguna Merim.

El equipamiento arquitectónico relativo a las comunicaciones se transforma, en las citadas propuestas para el arreglo de fronteras, en una herramienta a utilizar por el poder público, a los fines de resolver un problema político de soberanía, en base al afincamiento de colonias agrícolas, integradas territorialmente mediante sistemas de comunicación terrestres y acuáticos.

Formulación del concepto de vía de circulación.

El proceso de formulación del concepto de vía de circulación terrestre, caminera y ferroviaria, sustitutivo del precedente concepto de ruta terrestre variable, es registrado legalmente, mediante una serie de disposiciones jurídicas, a partir del año 1865, cuatro años antes de la inauguración del primer tramo ferroviario que une la Estación Bella Vista, en Montevideo, con la Estación Las Piedras, en la localidad del mismo nombre.

El primer acto de gobierno en ese sentido es la llamada Ley de Deslinde, que es en rigor una Ley de Vialidad, ⁽¹⁾ donde se establece no sólo el deslinde de los caminos en la República, sino además una serie de disposiciones técnicas relativas a su construcción, incluyendo su clasificación en caminos nacionales, departamentales y vecinales, con un ancho de 43, 26 y 17 metros respectivamente. Es promulgada el 26 de mayo de 1865, pocos meses después de aprobada la Ley de abolición del uso obligatorio de pasaporte, para circular en el territorio de la República (24 de febrero de 1865), que consagra la libertad de tránsito de las personas en los límites del territorio nacional, consecuencia directa de la distensión político-militar. La libertad de tránsito de personas en el territorio nacional, varias veces suspendida por imposición de la inestabilidad política y las acciones de

guerra, es un acto inherente a la calidad liberal del sistema social republicano.

La Ley de Vialidad de 1865, al precisar el deslinde de la propiedad pública, de la propiedad privada del suelo, afirma simultáneamente el concepto de vía de circulación y el pleno derecho, sin obligaciones de paso, a la propiedad privada.

El 17 de julio de 1875, diez años después, se aprueba, por el mecanismo de la ley, el Código Rural, ⁽²⁾ revisado en 1879 y que rige, sin mayores alteraciones, hasta la ley modificatoria del 14 de junio de 1941. El Código Rural de 1875 contiene disposiciones sobre clasificación de los caminos de la República, reafirmatorios de las normas técnicas aprobadas en la llamada Ley de Deslinde. Asimismo legisla sobre el establecimiento de vías ferrocarrileras, recogiendo en su articulado la presencia progresiva y beneficiosa para los intereses de la campaña, de este nuevo modo de comunicación terrestre. Es importante destacar la creación de la policía de caminos, para la defensa de los intereses de la comunidad y del Estado, ante la interferencia de los poseedores de la tierra, que no aceptan o dificultan el establecimiento de caminos públicos que crucen sus posesiones.

En este mismo año, el 6 de agosto de 1875, al influjo de la política proteccionista de Pedro J. Varela, afirmada luego por Lorenzo Latorre, se aprueba la Ley de exoneración de gravámenes impositivos a la importación de alambres para cercos, conocida por la denominación de Ley de Alambramiento. ⁽³⁾ El interés del Estado en la promulgación de esta ley está dirigido a instrumentar una rápida y económica solución a la definitiva delimitación de las propiedades privadas entre sí y al deslinde de estas últimas con las franjas territoriales de propiedad pública, que enmarcan la nascente red vial caminera y ferroviaria, con la intención de evitar, o por lo menos aminorar, los múltiples conflictos de posesión efectiva del suelo.

La Ley de Deslinde y Clasificación de Caminos, el Código Rural y la Ley de Alambramiento, constituyen disposiciones legales complementarias, que afirman, desde el punto de vista jurídico administrativo, el concepto de vía de circulación, base del ordenamiento territorial de las comunicaciones terrestres en la República, cuyo equipamiento arquitectónico se ejecuta preferencialmente a partir del último tercio del siglo pasado.

Formulación del concepto de libre navegación de los ríos interiores

La cuenca fluvial platense sirve a la totalidad de los territorios de Uruguay y Paraguay y a una parte importante de los territorios de Brasil, Bolivia y Argentina. Su abundante red acuática se extiende en abanico, a punto de salida del estuario platense, totalizando 4.000 Kmts. de cursos navegables.

Ya en la época colonial, a partir de la orientación que en el campo comercial promueve la Casa Borbónica, la cuenca fluvial platense adquiere cierta importancia, dentro del esquema mercantilista español, por la vía de excepciones, mediante la adjudicación de permisos de comercio y de correo. Los permisarios comienzan a penetrar profundamente en el sur del Nuevo Continente, por la rica cuenca platense, antes no explotada adecuadamente.

Con el advenimiento del liberalismo, bandera política común en la lucha emancipadora, la importancia comercial de la cuenca fluvial platense pasa a primer plano, en la misma medida que el concepto de monopolio comercial y su resultante instrumental el monopolio de tránsito en las rutas acuáticas, es sustituido por la concepción liberal de libre comercio y de libre navegación de la red fluvial americana. Es por ello que la política que sobre este punto desarrolla el Estado Oriental, a partir de la Paz de Octubre, sólo es comprensible, si la enmarcamos en un contexto continental de similar filosofía de Estado.

La inexistencia de una legislación anterior, debe imputarse a la inestabilidad política y económica de los primeros años de la novel república y a las guerras intestinas, que trabaron durante más de dos décadas la posibilidad de organizar la vida económica, a escala de todo el territorio nacional. Finalizada la Guerra Grande, iniciado el lento y penoso proceso de asentamiento institucional del Estado uruguayo, creadas las bases políticas mínimas indispensables para el asentamiento y posterior desarrollo de la explotación pecuaria, base fundamental de nuestra economía, surge el problema legal del uso de la red fluvial interior de la República y de la red fluvial platense, de uso común por varias naciones surgidas de la revolución americana.

El 26 de junio de 1854 se aprueba una ley inicial de ordenamiento legal en esta materia, estableciendo la libre navegación en los ríos del área territorial uruguaya, que responde a la orientación liberal más ortodoxa: ⁽⁴⁾ "Quedan abiertos a los buques y al comercio de todas las naciones, los ríos navegables de toda la República".

El 6 de junio de 1860, en el mismo año que se aprueban la ley y el decreto de Reglamentación del Cabotaje Nacional (20 de junio de 1860), se dispone, mediante decreto, la prohibición de la navegación de embarcaciones extranjeras en los ríos Cebollatí, Tacuarí y Olimar. ⁽⁵⁾ Esta limitación a la libre navegación de los ríos interiores en la cuenca de la Laguna Merim, claramente dirigida a las embarcaciones de bandera brasileña, es consecuencia directa del antes citado problema de fronteras y constituye una medida concreta de defensa de la soberanía nacional, amenazada en el ámbito de la efectiva posesión y usufructo del territorio colindante con el Brasil. Ya señalamos anteriormente el deterioro de la economía nacional, como consecuencia del prolongado conflicto político-militar entre el gobierno de la Defensa y el Gobierno de Oribe, signado por la ingerencia de varias potencias extranjeras, en particular, por su directo apoyo a uno y otro campo, de Brasil y Argentina respectivamente. Los compromisos resultantes fueron en detrimento de la economía uruguaya y en beneficio del principal prestatario: la nación nortea. Los acuerdos económicos signados por el gobierno uruguayo implicaron sustantivamente una amenaza cierta a su soberanía, la pérdida real de parte de su territorio y un conflicto latente de efectivo dominio de la franja territorial fronteriza, que llega como problema hasta nuestro siglo. La disposición aprobada en 1860 sólo es comprensible en su alcance, considerada en el marco de la situación histórica concreta y condicionada de los años inmediatos posteriores a la Paz de Octubre.

El 7 de mayo de 1862 se promulga la ley fundamental que regirá la posición uruguaya en el futuro, en relación al problema de las comunicaciones acuáticas interiores. ⁽⁶⁾ Se aprueba el criterio de reciprocidad entre las naciones usuarias de la red fluvial uruguaya, en base al concepto de libre navegación de los ríos interiores de la República, otorgándose ese beneficio a las embarcaciones extranjeras, cuyos gobiernos adopten similar política, en beneficio de las embarcaciones de bandera nacional. Esta norma legal, de al-

cance nacional, está dirigida por extensión, aunque no expresamente, a la navegación en la extensa red fluvial de la cuenca platense, principal vía de penetración acuática por la costa atlántica de América del Sur. Se inscribe con naturalidad en la concepción liberal más pura, definida por la práctica del libre comercio, en el marco internacional de competencia abierta y sin trabas, entre los países productores y exportadores de productos.

El régimen de concesiones

El equipamiento necesario para resolver los múltiples problemas relacionados con las comunicaciones terrestres y acuáticas, durante el período primero de la República liberal, se realiza en base a la iniciativa privada, con un sistema de adjudicación de obras y servicios, apoyado en la libre competencia de un limitado mercado de ofertas y demandas.

Esta forma primaria y técnicamente pura de relación contractual entre el Estado y la iniciativa privada nacional, dio muy limitados frutos. Algunos caminos en las inmediaciones de los principales centros poblados, los primeros muelles en la bahía de Montevideo y el servicio de postas en postillones, constituyen los aportes más significativos de la aplicación del régimen de remate o de licitación pública. Los limitados capitales nacionales se dirigen a inversiones menos riesgosas y de mayor rentabilidad, que abundantemente ofrecen las actividades pecuarias, tanto en el rubro de la producción, como en el de la comercialización de productos. Ese natural y lógico retraimiento de la inversión de capitales nacionales, aplicados a la realización de obras públicas y de servicios de uso público, promovió, particularmente en los inicios de la segunda mitad del siglo pasado, una revisión de los mecanismos usuales de relación entre el Estado liberal y la iniciativa privada, buscando incentivar una mayor respuesta de esta última, a las necesidades más urgentes del Estado, incluido el equipamiento relativo a las comunicaciones terrestres y acuáticas primero y a las telecomunicaciones después.

El régimen de concesiones responde justamente a esa intención, promover las inversiones privadas, asegurando el Estado un mínimo de rentabilidad, por un período variable de años, al cabo de los cuales la obra realizada pasa a integrar el patrimonio nacional. El Estado a su vez establece determinadas condiciones: un límite máximo de rentabilidad de los capitales invertidos y el contralor de la obra y servi-

cios ofrecidos. El límite de rentabilidad es factible de controlar, mediante el ajuste de los peajes, pasajes o tarifas, de acuerdo al tipo de servicio ofrecido. Un exceso de ganancia, que supere lo previsto en la respectiva concesión, es contrarrestada por una rebaja en el precio del peaje, en los casos de construcción de puentes, para el cruce transversal de los ríos y arroyos y en el uso de canales navegables; por una rebaja del valor del pasaje, en las concesiones ferrocarrileras o por una rebaja de tarifas en el servicio de faros o de comunicaciones telegráficas y telefónicas. Este amplio margen de contralor, reservado al Estado, se limita en los hechos a la realización de la obra concedida y a su buen funcionamiento posterior y fracasa en los aspectos relacionados con la limitación de un mayor lucro, debido fundamentalmente al hábil manejo contable de las empresas agraciadas por una concesión, hecho particularmente constatable en las concesiones ferrocarrileras.

El régimen de concesiones responde con claridad a la filosofía económica del liberalismo, en la medida que constituye un mecanismo jurídico administrativo, tendiente a incentivar la participación de los capitales privados en la obra pública y en los servicios de uso público, campos en los cuales el Estado liberal no había obtenido una respuesta satisfactoria, en los primeros decenios de su existencia.

El régimen de concesiones se generaliza a partir de la finalización de la Guerra Grande, pudiéndose señalar que en cada problema, en el campo de las comunicaciones, existen siempre dos etapas. Una primera etapa caracterizada por la adjudicación de concesiones de obras y servicios mediante un acto particular de gobierno, referido exclusivamente a esa obra o servicio, mediante decreto, ley o simple registro público de la concesión. Constituye un período de ensayo, de experimentación del sistema empleado, el que culmina con la promulgación de una ley genérica, que abre la segunda etapa aludida, a partir de la cual, todas las concesiones de igual tenor, deben atenerse a las especificaciones de esa ley genérica. Es así que en 1865 se aprueba la ley genérica de concesiones de puentes y calzadas, en 1869 la ley genérica de balsas, chatas y botes y en 1884, la ley fundamental del trazado ferrocarrilero de nuestro país, que es en realidad una ley modelo de concesión en el campo del referido servicio. Ello no significa que antes de las citadas fechas no se hubieran adjudicado concesiones, sino, por el contrario, existen

en cada caso, numerosos actos particulares de gobierno, que ejercitan el régimen, prueban su eficacia y reúnen la jurisprudencia necesaria para la promulgación de una ley de carácter general.

Si el sistema de postas a caballo y de postas en diligencias constituyen los más acabados ejemplos de aplicación del régimen de remate o licitación pública, la construcción y puesta en funcionamiento del sistema ferrocarrilero nacional, es el ejemplo más adecuado y al mismo tiempo más complejo, para demostrar la eficacia del régimen de concesiones, caracterizante de la segunda mitad del siglo XIX.

Las concesiones ferrocarrileras son otorgadas en primera instancia a capitales nacionales, costosamente reunidos en torno a la actuación sin descanso de uno de sus principales pioneros: Senén Rodríguez. Los primeros tramos, inaugurados al iniciarse el año 1869, constituyen la culminación de una empresa de carácter nacional. El inicial fracaso económico, aunque previsible, no puede ser absorbido por los inversionistas, hecho que impulsa el proceso de desnacionalización del equipamiento ferroviario. Ello se debe fundamentalmente a las mismas causas que imposibilitaron la aplicación del régimen de remate o licitación pública: la ausencia de importantes capitales disponibles y la existencia de áreas de inversión, sin mayores riesgos y con generosas ganancias, en la actividad productora y comercializadora del agro. Los capitales europeos, particularmente británicos, subrogan rápidamente a los capitales nacionales, usufructuando las concesiones ya otorgadas, mediante el cambio de la titularidad, aceptada por el Estado liberal, actitud acorde con su filosofía universalista.

La rentabilidad mínima, asegurada por el Estado uruguayo, era notoriamente superior a la renta máxima factible de obtener en las operaciones mercantiles de las metrópolis europeas. A esta circunstancia se une, en el caso de las inversiones ferrocarrileras, la coincidencia entre una buena inversión del capital privado y los objetivos económicos y políticos del imperio británico, que desde varios decenios antes penetra en la profundidad de los continentes asiático, africano y sudamericano, mediante una extensa red ferroviaria, que facilite el traslado de materias primas, en dirección al país más industrializado del mundo.

El problema de fronteras y las comunicaciones

La República hereda de la época colonial el conflicto de fronteras entre los imperios, aunque el mismo cambia su cualidad. No se trata ahora exclusivamente de un problema conflictual de determinación de límites, sino además y fundamentalmente el de conservar una efectiva soberanía del territorio nacional, en una extensa franja contigua a la frontera. Al problema de la nacionalización del territorio uruguayo, en las áreas territoriales inmediatas a la frontera este, se agrega un segundo conflicto de soberanía, en relación al territorio acuático de la República, esta vez de límites, entre nuestro país y la República Argentina. En ambos casos el uso de las comunicaciones desempeña un papel preponderante.

Desde la temprana República liberal se elevan a consideración del Gobierno, diversas propuestas de arreglo territorial aplicables a la franja inmediata a la frontera con el Brasil, con la intención expresa de nacionalizar ese territorio, mediante el asentamiento poblacional. Los elementos comunes que integran esos planes de arreglo de campos fronterizos son: el afincamiento poblacional de nacionales, asegurando su sustento mediante la explotación agrícola y una trama de comunicaciones que asegure su interconexión y el traslado de productos a los fines de su comercialización. El afincamiento de poblaciones supone generalmente un plan de asentamiento de colonias, ya sea de carácter puntual o en base al reparto de tierras en contigüidad, configurando planteos de colonización extendida. Ese asentamiento poblacional, apoyado siempre en la explotación de las riquezas naturales del agro, se estructura territorialmente en base a uno o más sistemas de comunicación, que cumplen una doble función: la de asegurar una concepción unitaria de la propuesta de arreglo de campos y la de conectar el o los sistemas de comunicación propuestos, a los sistemas de comunicación existentes a escala del territorio nacional.

Varias propuestas incluyen la posibilidad de intalar un puerto en las cercanías de la frontera, idea que implica un concepto descentralizador en el campo de las actividades vinculadas a la importación y exportación de productos.

El problema de desnacionalización de las áreas fronterizas con el Brasil se revitaliza luego de la Paz de Octubre. El complejo proceso de la Guerra Grande, crea una situación de dependencia económica y política de los sectores dirigen-

tes de la Defensa, que con la firma de la paz se traslada a la nación, generando, por justa reacción nacionalista, un sentimiento colectivo de rechazo de esas obligaciones de dependencia, que la República en su conjunto hereda del conflicto que se cierra en 1851 y cuyas derivaciones cubren el resto del siglo XIX y los primeros decenios de nuestro siglo. Es en este marco político que se inscriben, positivamente, las numerosas propuestas de arreglo de los campos fronterizos, en el este de la República.

De ellas debemos destacar por sus valores intrínsecos, las siguientes: (Figs. 22 y 23).

- 1857 — Colonización de la zona fronteriza. Proyecto de ley y mensaje. Presidente Gabriel Pereira.
- 1861 — Colonización de la zona fronteriza. Proyectos de Ley. Diputados José María Turreiro, Javier Alvarez y Pedro P. Díaz.
- 1862 — Colonización de la zona fronteriza. Proyecto de ley. Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes.
- 1880 — Protección del territorio fronterizo. Colonización y obras viales. Propuesta. Angel Floro Costa.
- 1887 — Colonización. Ferrocarril de la frontera. Propuesta. Benjamín Victorica y Urquiza.
- 1888 — Colonización. Ferrocarril Corrales - Merim. Propuesta. Bernardo Caymari.
- 1888 - 1889 — Transformación político comercial de la zona este y sudeste brasilero. Propuesta. Roberto Armenio.
- 1898 — Fomento de la región este. Proyectos de ley. Francisco J. Ros.
- 1910 — Colonización. Ferrocarril Santa Rosa - La Coronilla. Puerto y canalización de la cuenca de la laguna Merim. Propuesta. O'Bryan.
- 1910 — Colonización. Ferrocarril Santa Rosa - La Coronilla. Puerto y obras viales. Propuesta. Juan José Castro.
- 1922 — Fomento de la región noreste. Planteo. Francisco J. Ros.
- 1931 — Desarrollo económico cultural de la zona noreste y de la cuenca de la laguna Merim. Planteo. Manuel Bernardez.

Ninguno de los numerosos planes de colonización agraria, aplicado al arreglo de fronteras, llegó a concretarse. Su valor

esencial está constituido por su cualidad testimonial, representativo de una actitud conciente, de ciertos sectores de poder, ante el problema de la desnacionalización progresiva de las áreas fronterizas con el Brasil.

El equipamiento arquitectónico

El equipamiento arquitectónico, correspondiente al lapso aproximado del cuarto de siglo que estamos analizando, se caracteriza fundamentalmente por la progresiva vertebración del territorio nacional mediante las postas en diligencias, la incorporación de las primeras instalaciones ferroviarias, la realización de obras de cierto alcance en la bahía de Montevideo y el señalamiento del estuario platense y del río Uruguay, así como la concreción de las primeras tentativas de explotación de los nuevos sistemas de comunicación "instantáneos": telégrafo y teléfonos.

Las postas en diligencias, las instalaciones ferroviarias y las obras de explotación de los sistemas telegráfico y telefónico, consituyen aportes novedosos, en nuestro país, al equipamiento arquitectónico correspondiente al problema de las comunicaciones.

La progresiva vertebración del territorio nacional, mediante los sistemas de postas en diligencias, se apoya en el régimen de remate o licitación pública. La construcción de la mayoría de muelles en la bahía de Montevideo, es el producto de la inversión directa de capitales privados, provenientes de empresas instaladas en la costa, a los fines de asegurarse una mejor operación de entrada y salida de sus productos, desde y hacia las rutas marítimas comerciales, constituyendo el ejemplo más claro de participación activa de la iniciativa privada en obras de comunicación. Las obras ferroviarias, el cruce transversal de la abundante y variable red de ríos y arroyos en el territorio de la República, el señalamiento del estuario platense y del río Uruguay y las instalaciones de telecomunicaciones, son promovidos por el Estado mediante el régimen de concesiones, última variante de corte liberal, dirigida a incentivar la inversión de capitales privados. Este régimen impulsa la realización de los más importantes aportes tecnológicos de la época: los sistemas ferrocarrilero, telegráfico y telefónico y una serie importante de obras de menor jerarquía técnica: puentes, calzadas, servicios de balsas, botes y chatas para el cruce transversal de ríos y arroyos; balizas, boyas y

faros para el señalamiento acuático; canalizaciones en tramos no navegables del sistema fluvial interior, incluyendo proyectos de cierto aliento, como el llamado Canal Zabala.

El régimen de concesiones con el consiguiente aval del Estado, promueve innumerables propuestas de realización de obras, muchas de ellas excesivas, utópicas, para el mercado limitado de nuestro país, pero demostrativas de la efectividad del régimen en el campo de la creatividad, de la imaginación puesta al servicio de la obra pública. Los inicios de la implantación en nuestro medio del sistema ferrocarrilero, es un excelente ejemplo para calibrar la estimulación de la iniciativa privada, aplicada a un problema concreto de comunicaciones terrestres. Numerosas son las propuestas, muchas de las cuales indicaban más la vocación pionera, que el conocimiento cierto del sistema de comunicación propuesto, que exige para asegurar su rentabilidad un mercado de usuarios estable y una mínima extensión de línea. Las solicitudes de adjudicación de líneas ferroviarias a Carrasco o a Paso del Molino suponen un menosprecio de las posibilidades del sistema y de su importancia prioritaria en la vida económica y productiva del país.

El Estado tiene, en términos generales, una amplia receptividad a las diversas propuestas que se elevan a su consideración, fijando, como contrapartida de esa amplitud receptiva, plazos para la iniciación de la obra y etapas de la misma, reservándose el derecho de otorgar prórroga al vencimiento de los plazos mutuamente admitidos o de rescindir el otorgamiento de la concesión.

En el presente estudio se tendrán en cuenta principalmente las obras realizadas, aún aquellas que tuvieron un limitado rol transitorio, en la conformación actual del respectivo sistema de comunicación, prescindiendo de aquellas propuestas aparentemente relevantes, pero que, por su excesiva ambición o por su inadaptación al medio, fracasaron en su concreción definitiva.

Las postas en diligencia

Los aportes fundamentales del sistema de postas en postillones de 1858, ya analizado, están constituidos por la incorporación de la carrera central Montevideo - Tacuarembó, la valoración circulatoria del litoral suroeste y la conexión, Ar-

tigas (Río Branco) mediante, con el sistema de postas de Río Grande del Sur.

La estructuración general del territorio nacional establecida en el contrato de postas de 1858, constituye un antecedente imprescindible para el estudio y comprensión global del ordenamiento de nuestro territorio mediante la llamada ley genérica de ferrocarriles de 1884, base del actual equipamiento vial ferroviario. Ambos son sistemas radiales similares, que tienen por centro convergente a la ciudad de Montevideo.

El 15 de mayo de 1860 se aprueba el primer contrato de postas en diligencias⁽⁷⁾ suscripto con la "Compañía de Mensajerías Orientales", representada por Don Amaro Sienra.

El servicio de postas en diligencias de 1860, dentro del área que atiende, no ofrece mayores modificaciones en relación al que ofrecía el servicio de postas en postillones de 1858, teniendo en cuenta que, con una estructura técnica más compleja, sirve a la mayoría de las poblaciones incluidas en las carreras del último sistema de postas a caballo. Consta de siete carreras: Montevideo - Nueva Palmira, uniendo Santa Lucía, San José, Rosario, Colonia y Carmelo; Montevideo - Fray Bentos, uniendo Santa Lucía, San José, Mercedes, desde donde parte un ramal a Dolores y Soriano; Montevideo - Porongos uniendo Santa Lucía y San José, tramo común a las tres carreras ya citadas; Montevideo - Tacuarembó, uniendo Las Piedras, Canelones, Florida y Durazno; Montevideo - Artigas (Río Branco) uniendo Treinta y Tres y Cerro Largo; Montevideo - Minas, uniendo a la localidad de Pando y finalmente Montevideo - Rocha uniendo Pando, San Carlos y Maldonado. Ofrece, como posibilidad opcional (Art. 11), el establecimiento de una carrera a Paysandú y Salto, confirmada en el acuerdo suscripto el 30 de junio siguiente (Fig. 24.) Conferma, al igual que el último sistema de postas en postillones, una estructura radial, convergente a la ciudad capital, principal puerto del país.

El contrato de postas en diligencias firmado el 9 de octubre de 1865⁽⁸⁾ está integrado por seis carreras, observándose un retraimiento del sistema, en relación al itinerario general de 1860. Sirve fundamentalmente el territorio ubicado al sur del río Negro, con excepción de las localidades de Fray Bentos y Tacuarembó, localidad a la cual se llega ahora desde Cerro Largo. La carrera central se detiene en Durazno, derivando hasta Porongos. Se conserva la conexión

con Artigas (Río Branco) en la frontera brasileña, terminal de la posta que conduce a Cerro Largo. No se considera en el articulado la posibilidad de servir, mediante postas en diligencias, a las localidades litorales de Paysandú y Salto, opción factible en el contrato de 1860. Conserva, al igual que los anteriores sistemas de postas, una estructura centralizada, convergente en Montevideo.

Las seis carreras que integran el sistema se ordenan de la forma siguiente: Montevideo - Nueva Palmira, pasando por Rosario, Colonia y Carmelo; Montevideo - Fray Bentos, pasando por Mercedes, Dolores y Soriano; Montevideo - San José, pasando por Las Piedras, Canelones y Santa Lucía; Montevideo - Porongos, pasando por Florida y Durazno; Montevideo - Tacuarembó, pasando por Cerro Largo y Artigas (Río Branco) y finalmente Montevideo - Minas, pasando por Pando, San Carlos, Maldonado y Rocha (Fig. 25). Constituye, en su conjunto, una estructuración de gran simplicidad.

El último contrato de postas en diligencias conocido es signado el 27 de mayo de 1873 (9) y todo hace presumir que fue prorrogado sucesivamente, hasta su progresiva sustitución por el sistema ferrocarrilero, ante el cual no podía competir, por su rapidez, comodidad y economía. En este contrato no se especifican recorridos; sino que se enuncian las localidades que el contratista debe servir, que al igual que en los contratos de postas en diligencias anteriores, es la "Compañía de Mensajerías Orientales". El hecho más destacado es la incorporación de nuevas localidades al norte del río Negro: Paso de los Toros, Rivera y Santa Ana, esta última población ubicada en territorio del Brasil, colindante con la mencionada localidad de Rivera. Este último hecho, en gran medida curioso por sus implicaciones fronterizas, se repite al servir Artigas (Río Branco) y Yaguarón, situado igualmente en territorio del Brasil, colindante con la población de Artigas.

El número de localidades que son objeto del servicio de postas en diligencias, contratado por el Estado en 1873, aumenta en el territorio sur y este de la República, lo cual implica una gradual cesación, en esa amplia zona, de los servicios otorgados por las postas locales en postillones. Por el contrario, el área suroeste de nuestro territorio vuelve a ser atendido preferencialmente por postas a caballos. Carmelo, Nueva Palmira, Dolores, Soriano y Fray Bentos se integran al sistema general contratado, pero mediante la modalidad de la posta en postillones (Art. 2º).

El servicio de postas, correos y conducción de pasajeros en diligencias de 1873 establece con precisión la periodicidad de las carreras a establecerse, no así su recorrido, indicando el número de correos previstos para cada población, que en cada caso serán 30, 15 u 8 correos mensuales, (Fig 26).

Aunque no está indicado a texto expreso en el contrato, debemos presumir que la trama general resultante se caracteriza, al igual que los anteriores, por su carácter radial, convergente hacia la ciudad capital.

Las estructuras territoriales derivadas de la aplicación de los itinerarios de postas en diligencias de 1860, 1865 y 1873, se complementan con la coexistencia de postas a caballos locales. La carrera en diligencia desplaza sucesivamente a la carrera organizada en postillones, pero ello no significa la subrogación de las postas a caballos de menor recorrido, que cumplen servicios locales de periodicidad variable, en las áreas no atendidas por el sistema de diligencias.

A partir del último tercio del siglo XIX, a su vez el sistema de postas en diligencias es desplazado de sus rutas habituales, en la medida que se instala el sistema ferrocarrilero, de similar trazado. Se conserva, sin embargo, como modalidad del transporte terrestre, hasta los primeros decenios del siglo XX, cubriendo las rutas no atendidas por el ferrocarril, transformándose en un servicio complementario del mismo, en las áreas que carecen de equipamiento vial. (Figs. 27, 28, 29, 30 y 31).

Cruce transversal de ríos y arroyos

El cruce transversal de la compleja trama acuática que cubre el territorio nacional constituye, desde la implantación organizada del hombre en la Banda Oriental, uno de los más difíciles obstáculos para el normal tránsito terrestre. La variabilidad de los cauces de ríos y arroyos, sujeta a los cambios climáticos locales y al irregular régimen de lluvias de las regiones altas de la cuenca platense, imposibilita, hasta la conformación efectiva del sistema ferrocarrilero en el último cuarto del siglo pasado, la comunicación regular y segura entre los distintos puntos de nuestro territorio. Este problema alcanza una solución integral, recién en nuestro siglo, cuando se estructura la red carretera nacional.

Los primeros intentos de solución, mediante obras de arte, se producen en la segunda mitad del siglo XIX, por la

acción privada, mediante la ejecución de puentes por el régimen de peaje. El particular propone la realización de la obra y el Estado, si la propuesta es técnicamente atendible, autoriza su construcción, otorgando el derecho al cobro del peaje por un período, que suele ser igual o superior a los treinta años. Esta modalidad adquiere un cierto empuje, aunque siempre es muy superior el número de concesiones otorgadas que la obra realizada, a partir de la aprobación de la llamada Ley Genérica de Puentes, del 26 de mayo de 1865, (10) que regula los mecanismos de relación entre la iniciativa privada y el Estado en la materia, ajustándose a la doctrina liberal de promoción de la obra pública, mediante el régimen de concesiones.

Una segunda modalidad en la solución del problema del cruce transversal de ríos y arroyos está constituida por la libre instalación, en puntos fijos, de servicios de balsas, chatas y botes, cuyos antecedentes deben buscarse a principios del siglo XIX, con la instalación de similares servicios por lugareños, que cobraban sus servicios, en forma de peaje, a los habitantes de la zona o al ocasional viajero. Esta actividad en principio, no promovida por el Estado y por consiguiente no regimentada, toma particular empuje con el funcionamiento regular de los sistemas de postas, integrándose a los mismos como parte de un complejo mecanismo circulatorio, que supuso siempre fuertes inversiones de capital. Es así que el peaje pasa a integrar una parte del pasaje de posta y el lugareño emprendedor a ser un funcionario más del sistema.

La multiplicidad de criterios y de situaciones, así como la necesidad de promover esta actividad privada de interés público, lleva al Gobierno a la necesidad de regular el cruce mediante balsas o similares, recurriendo al mecanismo de libre concesión de patentes, promoviendo el interés del privado por ese servicio.

Ello se concreta con la promulgación de la llamada Ley Genérica de Balsas, Chatas y Botes del 20 de Julio de 1869. (11) La simplicidad del servicio prestado y la escasa inversión de capital que el mismo exige, estimula esta modalidad de cruce acuático en detrimento de la construcción de puentes, que suponen una importante inversión inicial y la aplicación de una técnica de mayor complejidad en la realización de la obra de arte. Ello explica el escaso número de puentes carreteros construidos durante el siglo XIX y la orfandad de los pocos construidos, en un medio físico sin mayores

aportes viales, sin una estructura carretera significativa, aún en los primeros decenios de nuestro siglo.

La primera solución a este problema será dado, a escala de un ordenamiento global de nuestro territorio, con la instalación del sistema vial ferroviario, concretado en su esquema fundamental en el último cuarto del siglo XIX y primer decenio de nuestro siglo. El sistema ferroviario se caracteriza, desde el punto de vista técnico, por su fijeza en relación al suelo, distinguiéndose de los sistemas de postas que lo anteceden. La carrera de posta tiene por cualidad inherente la variabilidad en su recorrido, variabilidad determinada por las condiciones climáticas locales, modificaciones eventuales en los cursos de agua y el aprovechamiento, muy personal, que cada baqueano realiza de las condiciones del terreno, en particular en el uso de las distintas líneas de continuidad que ofrecen la colinas y de los vados que se ofrecen a su elección. La limitada fijeza de los sistemas de postas está determinada por las casas de postas que deben unir a lo largo de su recorrido y la factible existencia, en el curso de su itinerario, de escasos puentes y, en ocasiones, puestos fijos para el cruce transversal fluvial mediante el servicio de balsas, chatas o botes.

El equipamiento vial ferroviario incluye, como elemento esencial del sistema, la construcción de numerosos puentes ferrocarrileros, que permiten sortear sin dificultad los numerosos cursos de agua que se interponen en su recorrido. Los puentes ferrocarrileros constituyen un valioso aporte tecnológico, de delicada ejecución y difícil cálculo, que se integran, en un todo, con las vías y sus obras de afirmado, las estaciones y los talleres, conformando el complejo equipamiento del sistema.

El equipamiento ferroviario

La planificación ferroviaria a escala nacional, integrada a un ordenamiento regional del sistema, se concreta en la denominada Ley Fundamental de Ferrocarriles del 27 de agosto de 1884, complementada por las leyes del 1º de julio de 1886, 30 de noviembre de 1888 y 6 de setiembre de 1889. Este conjunto de disposiciones legislativas, aprobadas en el término de cinco años, enfoca el problema del ordenamiento del territorio de nuestro país y su integración a una estructuración ferrocarrilera continental.

La idea del ordenamiento territorial nacional en materia de comunicaciones no es inédito, tiene por antecedentes las planificaciones originadas por la aplicación de los contratos de postas a caballos primero y de postas en diligencias después. Los contratos de postas incluyen un itinerario, que constituye en esencia una propuesta de estructura del territorio, para hacer efectiva su adecuada interconexión. Como ya vimos, algunos de estos itinerarios suponen una primaria vinculación de nuestros sistemas de postas con los sistemas de postas de los países limítrofes: Argentina y Brasil, en el primer caso mediante las postas acuáticas y en el segundo mediante la extensión de las líneas de postas a localidades fronterizas, algunas no nacionales: Santa Ana, Bagé.

Resulta en cambio novedoso el concepto de integración regional, elaborado a nivel de los respectivos gobiernos, del área sur del continente americano. Ello implica, no sólo una simple vinculación de sistemas autónomos por sus puntos periféricos, caso de los sistemas de postas, sino el avanzado concepto de integrar una región, más allá de los límites nacionales, en función de sus reales necesidades de comunicación terrestre, mediante una tecnología avanzada, como lo era entonces el ferrocarril. En el caso de los sistemas de postas, la conexión periférica con los itinerarios limítrofes, tiene por origen el interés privado, estimulado ante la posibilidad de ampliar una clientela de frontera; en el caso del sistema ferrocarrilero, la integración de los sistemas nacionales, implica un enfoque político común en relación al problema y la conciencia, a nivel de Estado, de la necesidad de programar, mediante una adecuada legislación, el equipamiento ferroviario en función de la citada integración vial. Estos aspectos están espléndidamente tratados por Juan José Castro en su obra "Estudio sobre los ferrocarriles sudamericanos", de lectura ineludible.

Naturalmente que el problema de la necesidad de la incorporación a nuestro medio del modo de comunicación ferrocarrilero es muy anterior a las Leyes Fundamentales de Ferrocarriles (1884 - 1889), dado que los primeros intentos serios de instalación de líneas surgen en la década del 60 y la primera línea en funcionamiento data del año 1869, uniendo las estaciones de Bella Vista y Las Piedras. Será un súbdito inglés, John Halton Buiggeln, el autor de la primera propuesta, presentada en 1860, para la construcción de una línea de 8 kilómetros entre Montevideo y Villa Unión, cuyo único valor es su cualidad pionera, dado que el propósito de su

instalación es menor, en relación a las posibilidades que ofrece ese moderno medio de transporte terrestre, que exige para una adecuada eficacia su uso en mayores distancias. Simultáneamente el francés Eugenio Penot propone la realización de otra línea de corta trayectoria: Montevideo - Paso Molino. Ambas propuestas son rechazadas, aunque cuatro años después, el 16 de enero de 1864, se promulga una ley estableciendo una vía férrea compuesta por dos ramales que, partiendo de la capital, llegan respectivamente a Villa Unión y al puente del Paso Molino. Esta ley prevé la construcción de un puente sobre el arroyo Pantanoso y la instalación de una balsa a vapor en la Barra del río Santa Lucía, para conducción de ganado.

Se instruye al Ministerio de Gobierno para que llame a propuestas para la realización de las obras. Tanto las propuestas Buiggeln y Penot, como la ley del 64, notoriamente inspirada en las anteriores, atienden prioritariamente el traslado de productos agropecuarios, con el fin expreso de alejar de las cercanías capitalinas el mercado de abasto y detener los envíos de tropas y carretas en zonas más alejadas. Objetivo menor, en función de las posibilidades que ofrece el sistema ferroviario, que conducen a la impracticabilidad de las obras proyectadas.

En 1865, Senén Rodríguez, precursor de los ferrocarriles en el Uruguay, comienza su emprendedora tarea de lograr autorización del Estado y capitales suficientes, para instalar una línea ferroviaria entre Montevideo y Durazno, que le es concedida por contrato de ese mismo año y por ley en 1866. Se forma, a esos fines, la empresa "Ferrocarril Central del Uruguay" en base a capitales nacionales, empresa que comienza de inmediato las obras, culminando su acción, independiente de capitales extranjeros, con la inauguración del tramo Bella Vista - Las Piedras. La explotación de esta línea es desde sus comienzos deficitaria, dado que constituye un tramo relativamente corto, que no llega a los centros productores de nuestro agro. La guerra civil de 1870 agudiza los ya graves problemas financieros de la empresa, viéndose obligada a contratar con la compañía inglesa Baring Brothers, lo cual permite la extensión de la línea a la ciudad de Canelones, tramo inaugurado en 1872. El proceso de absorción de los negocios ferroviarios por los capitales ingleses prosigue en 1878, con la cesión de la concesión a la empresa "The Central Uruguay Railway", con sede en Londres, iniciándose un largo proceso de enajenación al capital extranjero de la obra y explotación del sistema ferroviario, que llega hasta la finalización de la segunda

guerra mundial, cuando, luego de varios años de negociaciones, se acuerda la venta de los ferrocarriles ingleses al Estado, en el año 1947, como forma de pago de las deudas del Imperio Británico con nuestro país, generadas en el curso del segundo conflicto mundial.

El nacimiento de las instalaciones ferroviarias en el Uruguay debe referirse, por reconocimiento y razones de justicia, a la infatigable labor del ya citado Senén Rodríguez, nacido en España y radicado en nuestro país. Luego de un complejo proceso, que se inicia en 1865 con la elevación formal de su propuesta al Superior Gobierno, se promulga, el 17 de octubre de 1866, la ley que aprueba las bases de la concesión a la empresa "Ferrocarril Central del Uruguay", para la construcción y explotación de la línea ferroviaria que une Montevideo con Durazno, pasando por las localidades de Las Piedras, Canelones, Santa Lucía y Florida. La ley incluye y por ende aprueba los Estatutos de la Compañía, que serán modificados y aprobados por ley del 9 de febrero de 1874. El 14 de enero de 1868, por acuerdo que autoriza el traspaso, Senén Rodríguez cede sus derechos a un grupo de capitalistas integrado por Daniel Zorrilla, Antonio M. Márquez, Juan M. Martínez, Juan D. Jackson, Tomás Tomkinson, Jaime Cibils, Juan MacColl, Joaquín B. Belgrano, Juan B. Capurro y Juan Proudfoot, que organizan la sociedad anónima "Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay", en calidad de fundadores. Senén Rodríguez es designado Administrador. Por decreto del 4 de octubre de 1866 se establece el régimen e itinerario de los primeros tramos, facultando su posterior continuación hasta la frontera con Brasil. El 25 de abril de 1867 se inicia la construcción de la línea y ese mismo año llega a Montevideo la primera locomotora, que se bautiza con el nombre de "General Flores". El 1º de enero de 1869 se inaugura el primer tramo, aproximadamente 20 kilómetros, que une Bella Vista con la localidad de Las Piedras.

Simultáneamente fracasaban otras tentativas para establecer líneas ferroviarias desde la capital a la Laguna Merim, Yaguarón, Artigas y Treinta y Tres. Se manejaron igualmente como posibilidades otras líneas a Pando y a Maldonado.

Llegada la línea del "Ferrocarril Central del Uruguay" a Durazno, con un trayecto aproximado de 200 kilómetros, los accionistas venden, en 1878, la compañía a la Sociedad Anónima "The Central Uruguay Railway", conservando su nombre nativo. Los nuevos concesionarios prosiguen la construcción de la línea en dirección a la ciudad de Rivera.

Simultáneamente otras compañías británicas comienzan a construir, concesiones o cesiones mediante, diversas vías férreas, algunas de las cuales empalman con la línea Montevideo - Rivera.

El 23 de octubre de 1868 se aprueba el decreto de concesión, con bases y privilegios similares a los otorgados para la línea Montevideo - Durazno, de la construcción y explotación de una línea ferrocarrilera que une Salto con Santa Rosa, siendo esta la primera concesión ferroviaria íntegramente localizada al norte del río Negro. Esta línea atiende notoriamente las necesidades de evacuación de productos del norte de nuestro país, buscando la salida fluvial por el litoral.

A partir de 1869 son numerosas las concesiones otorgadas, con un criterio excesivamente generoso por parte del Estado en la administración de sus derechos. Ello conduce a que en la década del 80 sea imperioso organizar el régimen concesionario en materia de ferrocarriles, abordando el Estado la tarea de elaborar un plan general de obras, atendiendo las reales necesidades nacionales y de coordinación con las redes ferrocarrileras continentales. Esta actitud del Estado tiene como antecedente inmediato una Comisión de Ingenieros creada a esos efectos en 1872. Estimula esta difícil empresa la circunstancia de que, a escala continental, los usufructuarios de la construcción y explotación de las redes ferroviarias nacionales, son empresas británicas, con sedes en Londres, las cuales integran vastos y complejos mecanismos económicos, que se apoyan primaria y esencialmente en el equipamiento ferroviario, vía de salida de materias primas y de introducción de productos manufacturados en la Europa industrializada. La ley fundamental ferroviaria de 1884 constituye, en nuestro país, la culminación de esa visión totalizadora de las comunicaciones ferroviarias, en función de determinantes económicas nacionales, inscriptas en una política de intercambio comercial universal.

Dada la variedad de las concesiones otorgadas, ya sea por inscripción de contrato, por decreto o ley, durante el período 1869-1884, nos limitaremos a reseñar aquellas que, a nuestro juicio, por su interés o por su factibilidad, constituyen el núcleo rescatable. En la siguiente enumeración sucinta no se considerarán las numerosas propuestas de corto aliento (a manera de ejemplo: concesión de un ferrocarril a Maroñas a Bernardo Dupuy en 1871), ni las propuestas de señalado corte utópico (a manera de ejemplo: contrato para la construc-

ción de una línea ferroviaria submarina otorgado a Mac-Coll y otros en 1869).

- 28 de setiembre de 1869. Autorización a la empresa "Ferrocarril Central del Uruguay" para construir un ramal a Colonia, pasando por los pueblos de San José y Rosario.
- 12 de enero de 1870. Contrato de concesión del Ferrocarril del Alto Uruguay (Salto - Santa Rosa) otorgado a Arturo Marcoartú, prorrogado en 1871 y 1872. Cesión de contrato a favor de la "North Western Raylway of Montevideo Company Limited" el 14 de agosto de 1872. Ley aprobando la construcción del 16 de junio de 1879, autorizando su extensión a la frontera con Brasil. Ley aprobando nuevo contrato del 8 de febrero de 1881, con un ramal al Cuareim en Pay-paso. Prorrogado en 1883.
- 15 de marzo de 1870. Concesión del ferrocarril del Este, desde la capital a Pando, Minas, Maldonado, San Carlos y Rocha, otorgada a Adolfo Vaillant. Aprobada por ley del 15 de julio de 1870.
- 1871. Concesión a Baring Brothers del ramal a Higueritas. Prorrogada hasta 1876. El 9 de abril de 1874 se aprueban los Estatutos de la Compañía del Ferrocarril Central Uruguayo-Higueritas.
- 1871. Contrato de concesión de un ferrocarril a Pando, Minas y Maldonado, otorgado a Francisco Zas, Carafi y Ramos.
- 1872. Contrato de concesión de un ramal desde Maldonado al río Cebollatí, otorgado a Wells Olave y Cía. Aprobado por ley del 24 de setiembre de 1872.
- 1872. Contrato de concesión de un ferrocarril de Salto a Colonia, otorgado a Juan José Soto.
- 1872. Decreto de concesión de una línea a Pando a Bernardo Dupuy, cedido a Pealer, representante de capitales ingleses. Prórroga de contrato en 1875.
- 1873. Solicitud al Poder Legislativo de Francisco Saúlñer para instalar un ferrocarril entre Fray Bentos y Mercedes.

- 16 de junio de 1873. Ley de concesión a Alberto Donzel para la construcción de una línea desde Santa Teresa a la Laguna Merim, pudiendo extenderse al río Cebollatí. Cedida posteriormente a Pealer y Cía. Prórroga de contrato en 1875.
- 1875. Contrato y ley de concesión de una línea ferroviaria de Montevideo a Fray Marcos, pasando por Toledo, Sauce, Santa Rosa, San Ramón y Tala, otorgado a Muraciolo Vidal y Cía. Prorrogado en 1876.
- 1878. Contrato de concesión de la vía ferrocarrilera a Pando y Minas, otorgado a la empresa del Ferrocarril Nord-Este del Uruguay.
- 1879. Contrato de concesión de un ferrocarril a Fray Marcos, otorgado a María Querencia y Cía.
- 1884. Contrato de concesión de un ferrocarril a la Colonia, otorgado a Alfredo Grenfell.
- 1884. Contrato de concesión de una línea ferroviaria de San José a Carmelo y Nueva Palmira, otorgado a James Clemeisons.
- 1884. Contrato de construcción de un ferrocarril a Artigas, otorgado a Tomás Jefferies.
- 24 de setiembre de 1884. Contrato autorizando la prolongación al río Negro de la concesión otorgada a la empresa "Ferrocarril Central del Uruguay".

A esta reseña debe agregarse la concesión de una vía férrea que partiendo de los corrales de abasto en la barra de Santa Lucía, llega a los mercados centrales de Montevideo. Por ley del 3 de julio de 1875 se declara esta obra de utilidad pública. El llamado Ferrocarril del Norte, que entronca con el circuito tranviario del mismo nombre, se inaugura el 11 de noviembre de 1877.

En 1883, año inmediato anterior a la promulgación de la Ley Fundamental de Ferrocarriles, estaban habilitados 673 kilómetros de vías férreas. El obstáculo geográfico más importante en la instalación ferrocarrilera fue, hasta entonces, el cruce del río Yí. Reorganizada la "Compañía del Fe-

ferrocarril Central del Uruguay", por convenio celebrado el 25 de febrero de 1878 entre el Estado y la empresa, representada por los Sres. Cooper, Weldon y Capurro, se inicia la búsqueda de capitales ingleses para construir un puente metálico sobre el río Yí. En 1879 se inaugura la sección desde Durazno a la Estación ubicada en la ribera norte del citado río. En 1887 se habilita el tramo que une las riberas nortes de los ríos Yí y Negro, cruzando este último río a la altura del Paso de los Toros, salvándose así un segundo importante obstáculo fluvial en la prosecución de los caminos férreos, en su conquista del territorio norte de nuestra República.

Este primer período de la historia de la instalación ferroviaria en el Uruguay, que abarca aproximadamente un cuarto de siglo, desde las primeras propuestas a la ley del 84, se caracteriza por la multiplicidad de solicitudes de concesión por parte de la acción privada nacional y extranjera y una actitud ampliamente receptiva del Estado para su otorgamiento. Prevalece el concepto liberal de estimular la actividad privada en las obras de interés público, aún cuando la idea inicial y la real posibilidad de concreción de la misma, sean utópicas o no coincidan con las características tecnológicas propias del nuevo sistema de transporte. Dejar hacer obra, aún a riesgo de una pérdida de capital y esfuerzo, tal es, en esencia, la postura típicamente liberal del estadista, con el único límite, impuesto por los inversores privados, de un factible negocio rentable. En esa filosofía política general se inscribe la ley del 23 de julio de 1870, que exime del pago de Contribución Directa, durante diez años, a todas las empresas de ferrocarriles y líneas telegráficas, existentes o que se establezcan en el futuro. Es necesario destacar que las instalaciones telegráficas en nuestro país están estrechamente vinculadas a la conformación del sistema ferrocarrilero.

Dos años después, en 1872, el Gobierno se plantea, por vez primera, la necesidad de organizar, de alguna manera, la caótica diversidad de propuestas de ideas y solicitudes de concesión para instalar vías férreas en nuestro territorio. A esos efectos se designa una Comisión de Ingenieros integrada por Antonio Montero, Carlos Honoré, Juan A. Capurro, Carlos Olascoaga, Emilio Dupret y Eugenio Penot, dependiente de la Dirección General de Obras Públicas, con el cometido de determinar los itinerarios fundamentales, que estructurarían el territorio nacional en materia vial ferroviaria.

Las instrucciones generales, base del futuro trabajo de la comisión, son muy precisas: ordenar líneas principales de ferrocarriles, que partiendo de Montevideo, faciliten una rápida conexión con los principales puntos del interior del país y con las fronteras de Brasil y Argentina. Las instrucciones dadas a la comisión del 72 determinan las características principales que tendrá nuestro sistema ferroviario: a) radial, concentrando sus líneas fundamentales en la capital-puerto; b) no modifica, en términos generales, la estructuración del territorio organizado en base a los sistemas de postas, que naturalmente también atienden, por razones de un mejor lucro, los puntos más importantes del interior de la República, aquellos que ofrecen un mercado estable de pasajeros y productos; c) planificado a escala de todo el territorio y conectado a los sistemas ferrocarrileros de los países fronterizos: Brasil y Argentina. En las citadas instrucciones ferroviarias del año 72 debe anotarse una actitud realista del Estado, que posibilitó, a partir de la promulgación de la ley respectiva, un equipamiento global ferrocarrilero en corto tiempo, que funcionó acordadamente con las necesidades del Estado y las características económico-comerciales del Uruguay de la época. Suponen, además, la concepción de un país históricamente estabilizado, productor de materias primas pecuarias, para las cuales es necesario buscar una rápida salida portuaria, afirmando, en ese campo, el monopolio de la ciudad capital. No son ajenas a la filosofía que sirve de base al trabajo de la comisión de ingenieros, las necesidades estratégicas de seguridad interior y de defensa ante factibles conflictos exteriores.

Figura de actuación prominente fue el ingeniero Juan A. Capurro, quien, siendo Senador de la República y en base al estudio de la citada comisión, eleva un proyecto de ley a la Honorable Asamblea, promulgado el 27 de agosto de 1884, punto de salida de la actual estructura ferroviaria de nuestro país.

Instalación de muelles en la Bahía de Montevideo y señalamiento del estuario platense y del río Uruguay.

Dos son los grandes aportes del período en estudio, en relación a las comunicaciones acuáticas: la sucesiva instalación de muelles privados a lo largo del contorno de la Bahía de Montevideo y el señalamiento, mediante faros y balizas, del estuario platense y del río Uruguay, límites fluvia-

les de la República con la República Argentina. A estas obras de jerarquía y real ejecución, deben agregarse numerosos proyectos de canalización de ríos y arroyos, a los fines de su navegabilidad, pocos de los cuales se concretan. Las propuestas de construcción y explotación de canales, mediante el habitual mecanismo de la concesión del Estado al promotor privado, comprenden generalmente obras de regadío, para el mejoramiento de la explotación agrícola en las áreas adyacentes.

Terminada la Guerra Grande, Montevideo concentra toda la actividad portuaria del país. El puerto del Buceo, que integraba la ciudad sitiadora, decae rápidamente y en pocos años deja de funcionar como tal. Las demás ciudades fluviales de la República carecen de instalaciones portuarias adecuadas para una actividad mayor y su funcionamiento es muy limitado, incluidas Maldonado, Colonia, Fray Bentos, Paysandú y Salto, en relación a la creciente actividad de la ciudad capital, puerto monopolizador de las grandes operaciones de exportación e importación de productos. Ello naturalmente crea la necesidad de mejorar sus precarias instalaciones, adecuándolas costosamente a las exigencias de una actividad económica en ascenso.

Será la iniciativa privada la encargada, en una primera instancia, de promover la instalación de muelles de madera, generalmente contiguos a la industria o zona de almacenamiento, localizados en la franja costanera de la bahía. Tal es el caso del llamado muelle Lafone, que integra el complejo edilicio del saladero de igual nombre, (Fig. 32) o los muelles de Arroyo Seco y Capurro, inmediatos a las barracas de cueros y lanas, productos destinados a la exportación. La penetración ortogonal de los muelles en la bahía se realiza en búsqueda de una mayor profundidad de las aguas, que facilite el amarre de buques de menor o mediano calado.

Simultáneamente a la instalación de muelles privados, generosamente autorizados por un Estado de corte liberal, se construyen, en la ubicación del actual puerto, una serie continua de muelles de madera, a los cuales se agrega un primario equipamiento en base a grúas, para carga y descarga de productos. (Figs. 33 y 34) Los muelles de madera, localizados en una extensión aproximada al actual puerto, en la línea de orilla fluvial de entonces, se instalan progresivamente durante la segunda mitad del siglo XIX y cumplen

una importante actividad, hasta ser sustituidos, a partir de 1901, por el actual equipamiento portuario.

Conviene destacar que el conjunto de muelles del Estado y privados, aunque importa un primer ordenamiento del territorio acuático de la Bahía de Montevideo, no conforma, sin embargo, un puerto, operación urbanística de mayor alcance y complejidad. El puerto de la Bahía de Montevideo, realizado en nuestro siglo, constituye una planificación integral del área acuática y terrestre en una extensa zona y será analizado posteriormente.

El señalamiento del estuario platense y del río Uruguay responde a las mismas exigencias, antes señaladas, que promovieron la instalación del sistema de muelles en la Bahía de Montevideo. Su objetivo esencial es facilitar la navegación en los citados cauces, mediante una adecuada estructuración de señales marítimas. Las mismas, de variada cualidad técnica, se ubican en puntos fijos, programados para orientar la navegación por las rutas de mayor calado, evitando los accidentes geográficos fluviales e indicando la proximidad de la costa, particularmente sus puntas e islas más importantes. Se trata de un ordenamiento de gran complejidad, que envuelve los límites fluviales de la República y que se integra, como una sola operación planificadora, al señalamiento similar realizado en aguas argentinas. (Fig. 35). La localización de estas señales marítimas implican, en muchas oportunidades, una actitud o una decisión política, dado que los límites acuáticos con la República Argentina son objeto de litigio, desde la propia independencia nacional y la instalación de una señal marítima configura un acto de soberanía sobre esa área fluvial.

El señalamiento del estuario platense y del río Uruguay debe considerarse como un todo, como una sola planificación acuática, dentro de la cual la instalación de los faros constituye la obra de mayor envergadura y de mayor costo. El Estado liberal promueve esta forma de equipamiento, por parte de la iniciativa privada, mediante concesiones, otorgando a cambio de su construcción y funcionamiento, el cobro de impuestos de faros a favor de los concesionarios privados, durante un lapso, que llega generalmente a los treinta años. El sistema de faros de la costa oriental se instala durante el siglo pasado, renovándose, mediante la modernización tecnológica, los equipos de iluminación, fundamentales para una regular navegación nocturna. La aplicación del me-

canismo jurídico de las concesiones promueve efectivamente la instalación del sistema, pero en oportunidades fracasa en el mantenimiento de su normal funcionamiento, en la misma medida que deja de ser un negocio rentable permanente. Varios son los faros que por largos períodos dejan de funcionar, por desinterés de los adjudicatarios, tomando muchas veces el Estado a su cargo su reconstrucción, su modernización o simplemente su puesta en funcionamiento. Las crecientes exigencias de la navegación marítima obliga a una permanente actualización tecnológica de los faros, lo que supone fuertes inversiones del capital concesionario, no redituable, hecho que concluye con desanimar el interés de la iniciativa privada en este tipo de operaciones. A fines del siglo pasado el funcionamiento de la casi totalidad de los faros instalados está a cargo del Estado, que recauda para sí el impuesto respectivo.

La cronología referida a la inauguración del sistema de faros de la costa uruguaya, nos demuestra que la mayoría de ellos corresponde a la segunda mitad del siglo XIX, nueve de los cuales entran en funcionamiento en el lapso aproximado de un cuarto de siglo (1857-1881), coincidente con el período en estudio. El primer equipamiento asimilable a este tipo data de la época colonial, 1802 y corresponde al Cerro de Montevideo, instalación de irregular y elemental funcionamiento durante las primeras décadas. En 1828 comienzan a funcionar el faro de la Isla de Flores, en las inmediaciones de Montevideo y el faro de Colonia, localidad que comienza a adquirir una mayor importancia económica que estratégica, por su cercanía a la ciudad de Buenos Aires. El faro de Colonia será reconstruido y puesto en funcionamiento en 1857. Entre ese año y 1881 comienzan a funcionar los siguientes faros: Punta del Este (1857), Pontón del Banco Inglés (1857), Isla de Lobos (1858), La Panela (1866), La Paloma o Cabo Santa María (1874), Punta Brava, luego conocida como Punta Carretas (1876), Farallón (1876), Maldonado o Cabo de José Ignacio (1877) y Cabo Polonio (1881). Los faros de la Isla de Lobos y del Cerro de Montevideo son reestructurados en 1906 y 1907 respectivamente. En 1881 funcionan 12 faros en la costa uruguaya conformando un sistema integrado al ordenamiento acuático del litoral platense. (Figs. 36 y 37).

Inicios del equipamiento telegráfico

A comienzos del último tercio del siglo pasado, se inicia la instalación del equipamiento telegráfico en nuestro país.

Hacia fines del período en estudio, comienzan las experiencias en el campo de las comunicaciones telefónicas, otorgándose las primeras concesiones en 1878.

El equipamiento telegráfico tiene como punto de salida los ensayos con telégrafo eléctrico realizados en la ciudad de Montevideo, en el año 1855. El primer acto de relevancia es, sin duda, la promulgación del contrato de concesión de privilegio, para establecer una línea telegráfica submarina entre la capital y la ciudad de Buenos Aires, de fecha 25 de abril de 1865 (12), concesión ya aprobada por el Congreso Argentino. Esta línea será instalada en el correr del año siguiente, inaugurándose así las telecomunicaciones internacionales. Posteriormente se otorgan concesiones similares, con fines competitivos, que no tienen andamio práctico.

Conjuntamente con la instalación del equipamiento ferroviario en el Uruguay y en la medida que se procesa su expansión territorial, se difunde, a escala nacional, el modo de comunicación telegráfica. Ello resulta como consecuencia de que el telégrafo integra el equipamiento ferrocarrilero y se instala en cada estación del sistema, a los fines de cubrir las necesidades de una rápida conexión entre las mismas. La instalación telegráfica ferrocarrilera sirve además para cubrir las urgencias locales de comunicación, en particular las derivadas de la actividad pública. Como consecuencia de ello podemos afirmar que la primera planificación del sistema telegráfico, a escala del territorio nacional, coincide con la estructuración ferrocarrilera. Ello no obsta, dado el carácter subsidiario del uso público del sistema telegráfico ferroviario, que el Estado otorgue diversas concesiones para la explotación del sistema por otros particulares. Esas solicitudes de concesiones tienen en algunos casos alcance nacional, (en 1870 Eugenio Courras solicita establecer el telégrafo eléctrico en todo el territorio uruguayo) y en otros alcance zonal, (en ese mismo año se otorga una concesión a la empresa "Telégrafo Oriental", representada por Camilo Carrasco, para comunicar Montevideo con Pando, Minas, Treinta y Tres, Cerro Largo y Artigas).

El 23 de julio de 1870 se aprueba una ley eximiendo del pago de Contribución Directa, durante diez años, a todas las empresas de ferrocarriles y líneas telegráficas, existentes o que se establezcan en el futuro (13). Esta disposición tiene por claro fin estimular la inversión privada en estas obras incitando, en consecuencia, la presentación de

propuestas de concesión, ante las cuales el Estado tiene una amplia receptibilidad. Entre 1870 y 1880 se otorgan numerosas concesiones telegráficas, indicadoras del reinante espíritu pionero de la sociedad liberal de la época.

A la empresa "Telégrafo Oriental", se agrega la empresa "Platino-Brasileira", cuyos representantes son Pedro y Andrés Lamas, quienes fundan la "Sociedad Lamas y Cía", obteniendo en tal calidad, en 1872, el traspaso de la concesión de la línea telegráfica "Platino-Brasileira", otorgada el año anterior para establecer comunicación con Argentina y Brasil.

En 1873 se otorga por contrato, a Carlos Schultze, la concesión de una línea que une Salto con Concordia, localidad situada en la República Argentina, cruzando por vía submarina el río Uruguay, iniciándose así el proceso de comunicación mediante telégrafo eléctrico, entre las diversas localidades uruguayas y argentinas, enfrentadas a lo largo del litoral. En 1875 se registra el contrato de concesión, a favor de Antonio Santa María, para unir Paysandú con la localidad argentina de Villa Colón. Ambas comunicaciones telegráficas se establecen en 1876.

En 1873 la empresa "Telégrafo Oriental" comienza a tender un cable submarino entre Montevideo y Río de Janeiro, que comienza a funcionar un año después. Simultáneamente Uruguay se comunica, vía Río de Janeiro, con el resto del mundo, al tender, en 1874, la "Brazilian Submarine Cable Comp.", un cable submarino transatlántico, que une la capital del país norteamericano con Europa. En 1875 la firma "Western and Brazilian Telegraph" realiza similar servicio, conectando Montevideo con Brasil y Europa, unida a su vez mediante cable submarino transatlántico, desde 1866, con Estados Unidos de Norte América.

En sólo una década se resuelve el problema de las comunicaciones telegráficas internacionales, a través de concesiones a empresas extranjeras, lo que se justifica por dos razones fundamentales: la mayor rentabilidad de esta forma de servicio, en relación a la explotación de líneas interiores de la República y las crecientes exigencias de una rápida comunicación, a escala mundial, que tienen los Estados y las grandes empresas.

En el lapso 1865-1880, la extensión de las líneas telegráficas interiores es limitada. Además del ya citado equipa-

miento telegráfico ferrocarrilero, cabe citar, por su relativa importancia, la instalación y puesta en funcionamiento en 1873 del servicio telegráfico entre Montevideo y Florida y las conexiones del litoral, ocurridas tres años después. Ello se explica, reiteramos, por la menor rentabilidad de estos negocios, librados siempre, al influjo del régimen de concesiones, a la iniciativa privada. El espíritu pionero liberal tiene por único freno la limitación en las ganancias de la empresa, frente a las posibilidades de otros negocios más rentables. Y ello es suficiente, justifica, por sí sólo, la desproporción entre propósitos y realidades.

- (1) Ley Nº 815. "Vialidad. Deslinde, trazado y clasificación de los caminos de la República". ARMAND UGON, E., CERDEIRAS ALONSO, J. C., ARCOS FERRAND, L. y GOLDARACENA, C. "Compilación de Leyes y Decretos. 1863 - 1866". T. VI. Mdeo. 1930. Pág. 143 a 145.
- (2) Ley Nº 1259. "Código Rural". ARMAND UGON, E., CERDEIRAS ALONSO, J. C., ARCOS FERRAND, L. y GOLDARACENA, C. "Compilación de Leyes y Decretos. 1873 - 1875". T. IX. Mdeo. 1930. Pág. 341 a 472.
- (3) Ley Nº 1274. "Hacienda Pública". ARMAND UGON, E., CERDEIRAS ALONSO, J. C., ARCOS FERRAND, L. y GOLDARACENA, C. "Compilación de Leyes y Decretos. 1873 - 1875", T. IX. Mdeo. 1930. Pág. 483 a 486.
- (4) "Ley Nº 383 estableciendo libre navegación de los ríos". Mdeo. 26 de junio de 1854. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 6. f. 15. Mdeo. 1966.
- (5) "Decreto prohibiendo la navegación de embarcaciones extranjeras en varios ríos interiores". Mdeo. 6 de junio de 1860. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 6, f. 15. Mdeo 1966.
- (6) "Ley Nº 703 estableciendo condiciones para la navegación en los ríos interiores". Mdeo. 5 de mayo de 1862. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 6. f. 15v. Mdeo. 1966.
- (7) "Contrato para la conducción de la correspondencia pública y servicio de postas en diligencias de la Compañía de Mensagerías Orientales". Mdeo. 15 de mayo de 1860. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 5. f. 17. Mdeo. 1965.
- (8) "Contrato de Postas y Correos entre el Gobierno Provisorio de la República y la Compañía de Mensagerías Orientales". Mdeo. 9 de octubre de 1865. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 6. f. 2. Mdeo. 1966.

- (9) "Contrato para realizar el servicio de postas, correos y conducción de pasajeros en diligencias entre el Gobierno y la Empresa Mensajerías Orientales". Mdeo. 27 de mayo de 1873. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 6. f. 6 Mdeo. 1966.
- (10) "Ley genérica de puentes". Mdeo. 26 de mayo de 1865. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 6. f. 16. Mdeo. 1966.
- (11) "Ley declarando libre el cruce transversal de los ríos interiores de la República en balsas, chatas y botes". Mdeo. 20 de julio de 1869. I.H.A. Publicación 1.7. Fascículo 8. f. 31. Mdeo. 1967.
- (12) "Contrato de concesión para establecer un telégrafo submarino entre Montevideo y Buenos Aires". Mdeo. 25 de abril de 1865. "Colección Legislativa de la R. O. del Uruguay. 1865 - 1873". T. III. Mdeo. 1877. Pág. 13 a 18.
- (13) "Ley eximiendo del pago de la Contribución Directa a ferrocarriles y telégrafos". Mdeo. 23 de julio de 1870. "Colección Legislativa de la R. O. del Uruguay. 1865 - 1873". Mdeo. 1877. Pág. 448 y 449.

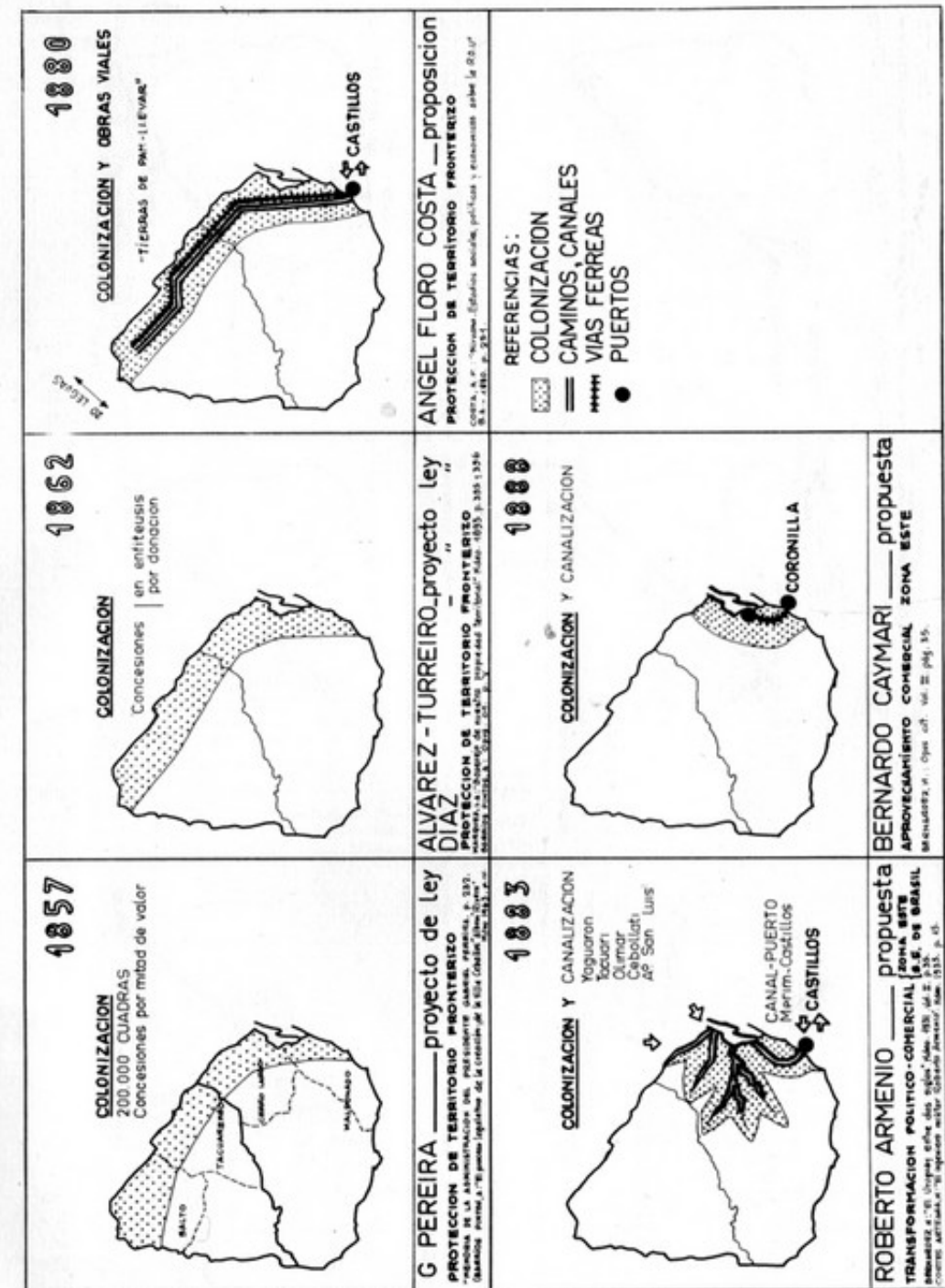


Fig. 22 - Planes de colonización agrícola en función del uso de los sistemas de comunicación.

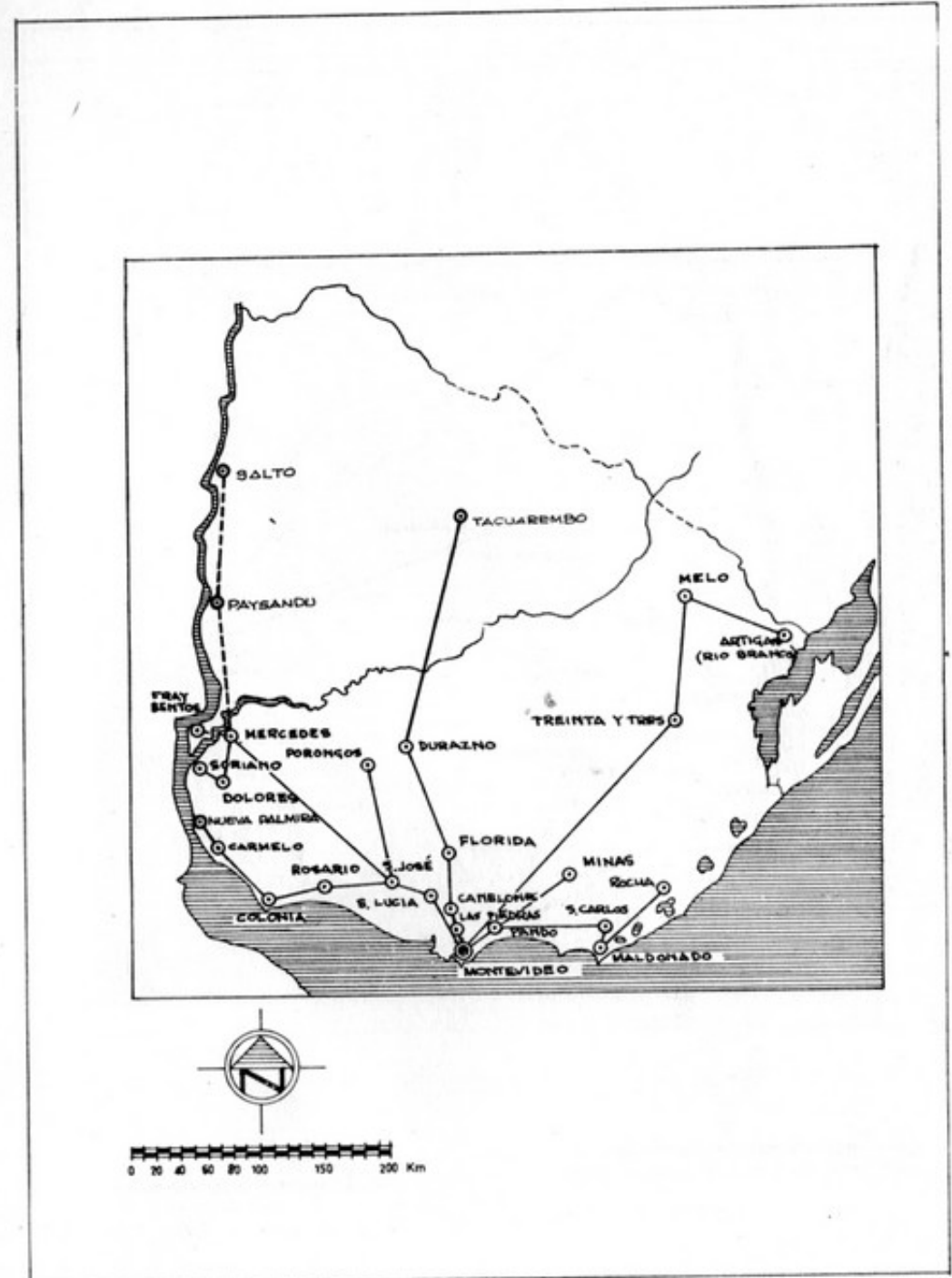


Fig. 24 - Interpretación gráfica del itinerario de postas en diligencia del 15 de mayo de 1860.

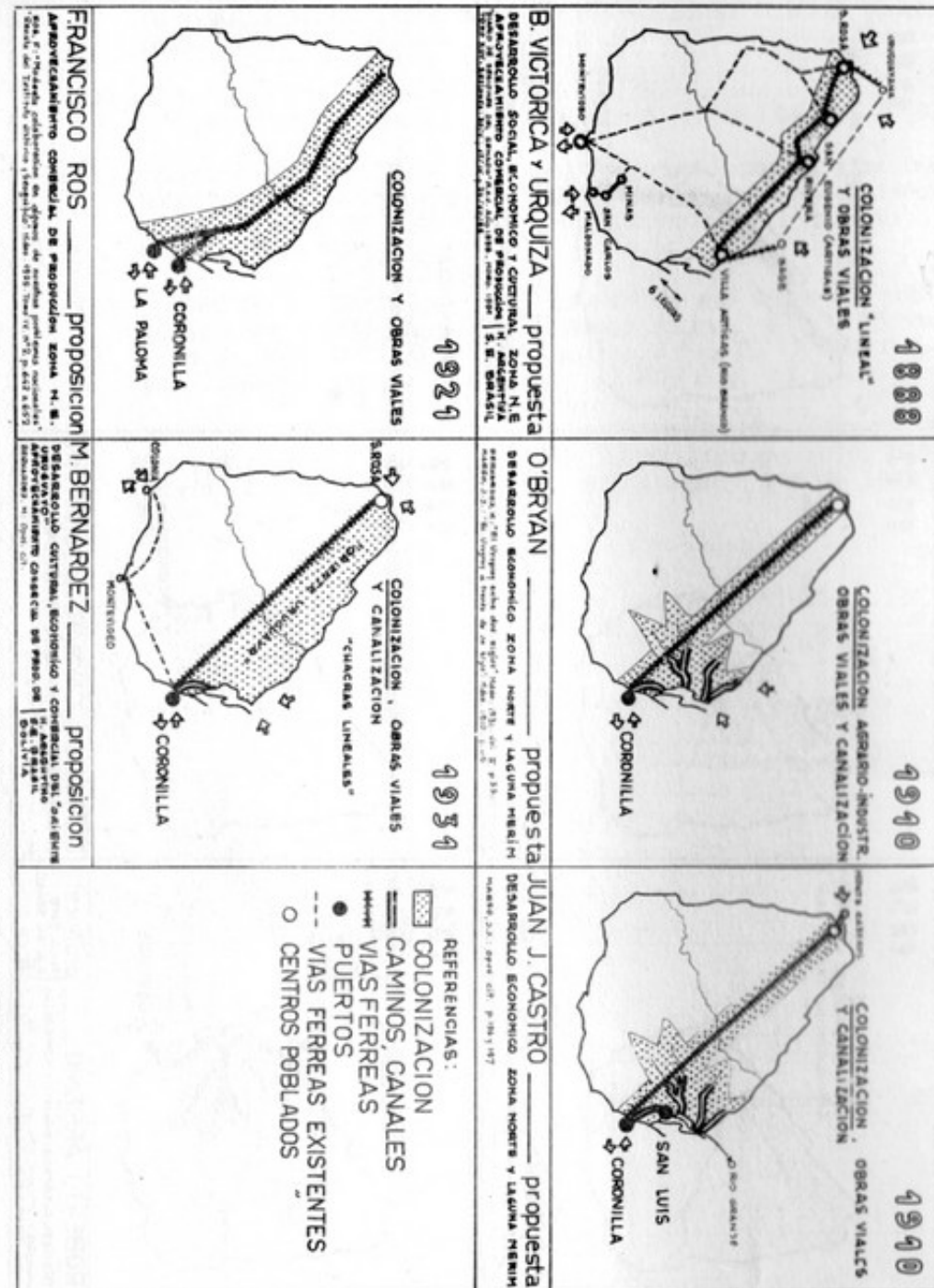


Fig. 23 - Planes de colonización agrícola en función del uso de los sistemas de comunicación.

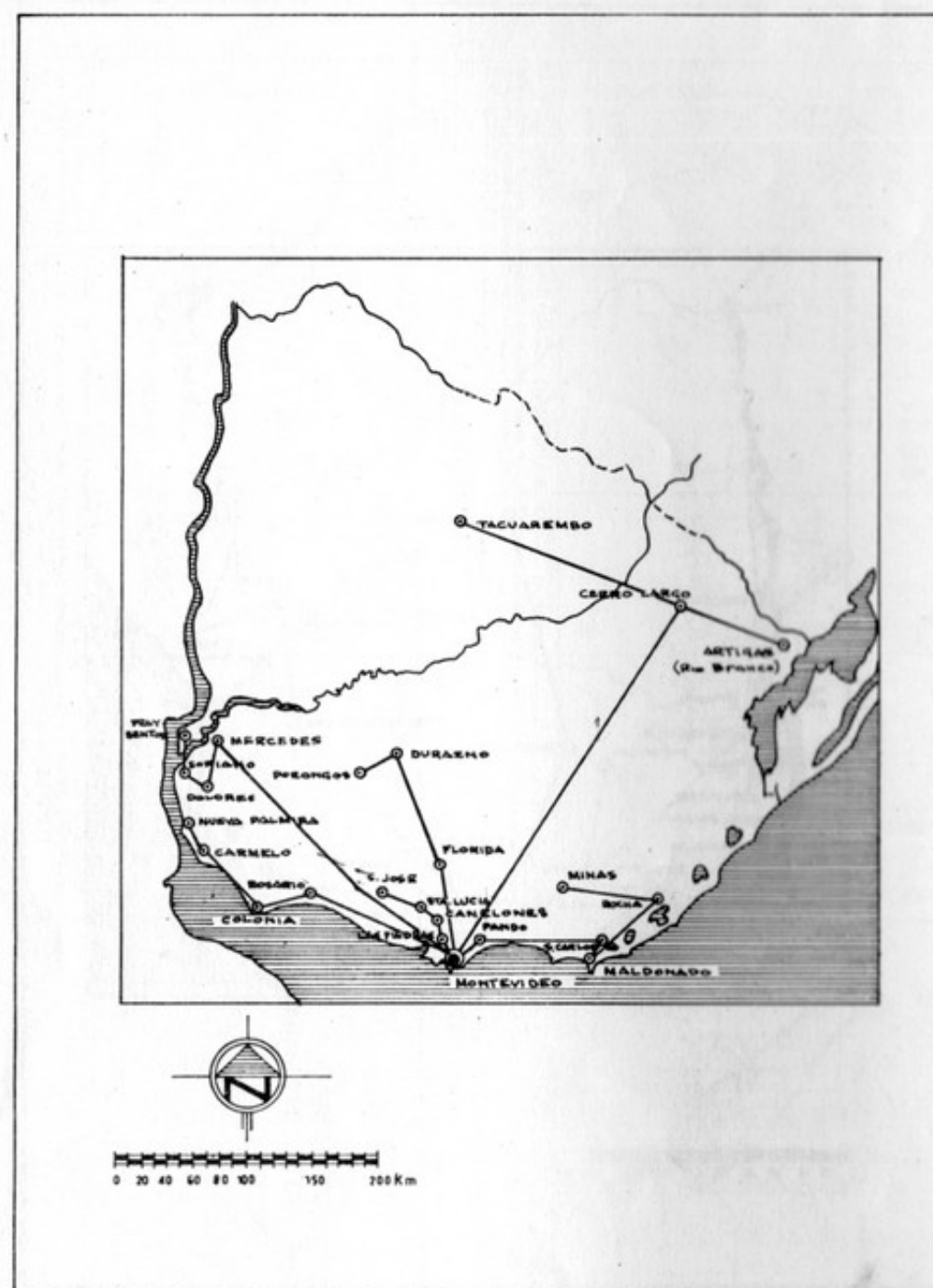


Fig. 25 - Interpretación gráfica del itinerario de postas en diligencia del 9 de octubre de 1865.

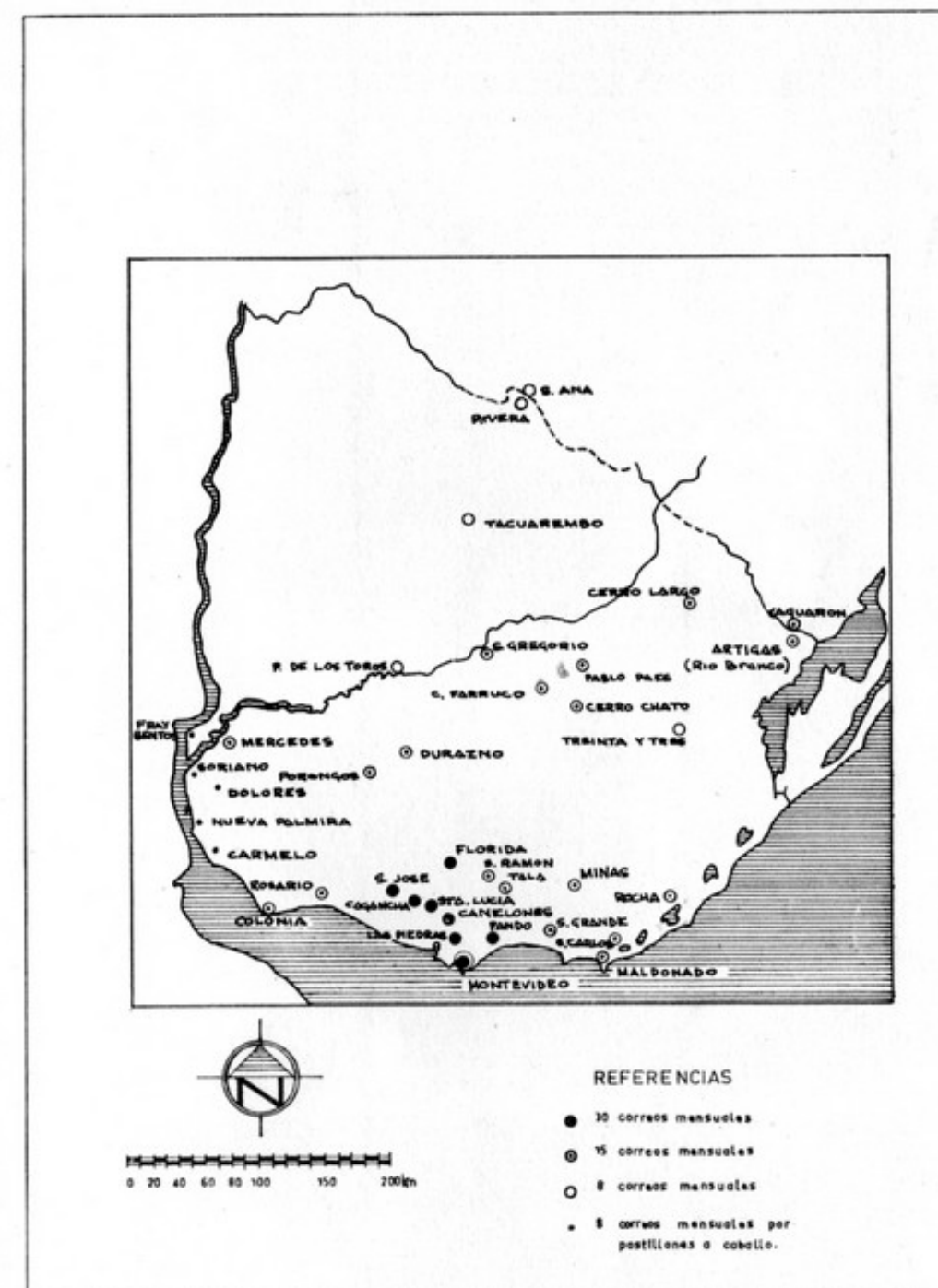


Fig. 26 - Interpretación gráfica del itinerario de postas en diligencia del 27 de mayo de 1873.

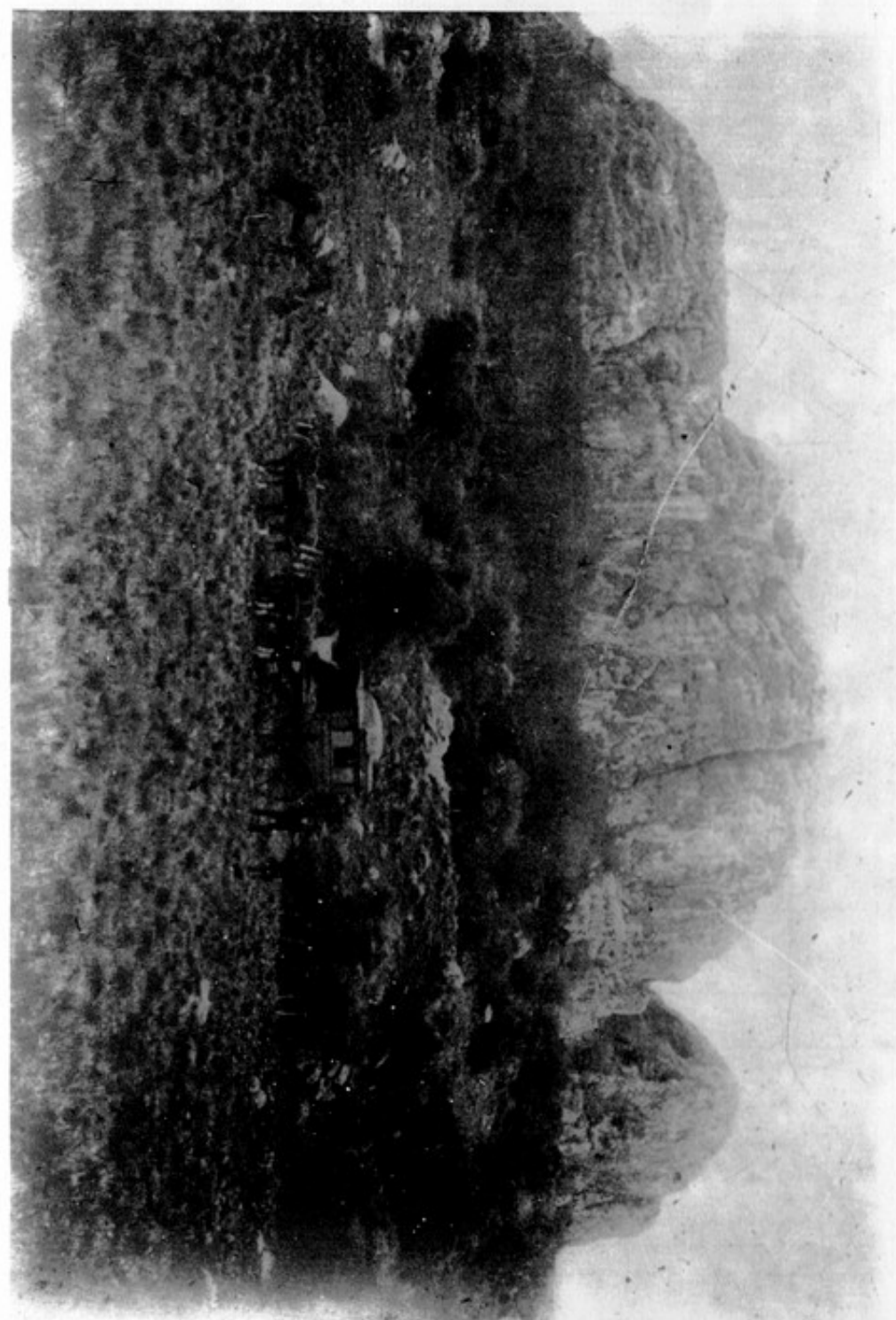


Fig. 27 - Diligencia. Sierra de Arequita. Departamento de Lavalaja.

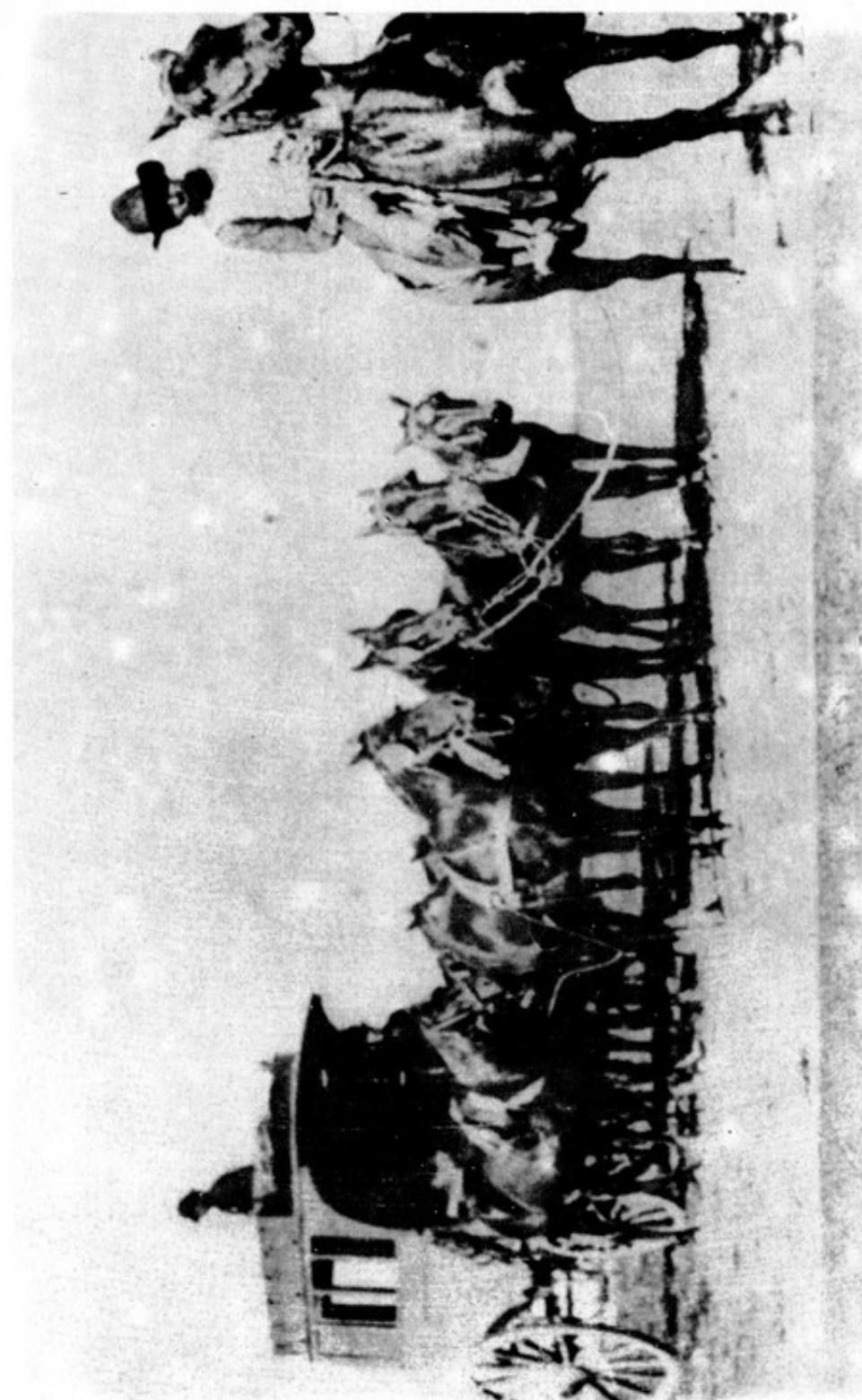


Fig. 28 - Diligencia en playa de Maldonado.