

Tesis de Doctorado  
en Urbanismo  
de la Universidad  
Politécnica de  
Cataluña

Autora  
Arq. Mercedes Medina

Director  
Dr. Arq. Joaquín Sabaté  
Co-Director  
Dr. Arq. Pablo Ligrone

**el bajo río Uruguay**

---

**¿un  
territorio**

**dos  
naciones**  
?

---

marzo2013

## **Agradecimientos**

A Joaquín Sabaté Bel y Pablo Ligrone Fernández, Director y co-Director de esta tesis, por su apoyo y orientación a lo largo de todo el proceso.

A los Proyectos ALFA "Paisajes Culturales" AML/B-7-311/97/0666/II-0271-FA-FCD-FI., ECOS U08H02 "Análisis y valorización del patrimonio cultural y natural del bajo Río Uruguay: su rol en la integración regional", AECID B/027040/09, "Paisajes Culturales y Desarrollo Local", a la Comisión Sectorial de Investigación Científica, y a la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República, a través de los cuales pude llevar adelante distintas etapas de esta tesis.

A la Dirección del Archivo Provincial de Entre Ríos, del Archivo General de la Nación, del Servicio Geográfico Militar, del Museo Histórico Municipal de Paysandú y a la Dirección Nacional de Topografía quienes pusieron a disposición sus archivos.

A Alicia Novick, Mónica Ferrari, Antonio Font, Carles Llop, Xabier Eizaguirre y Juan José Lahuerta, quienes con sus observaciones certeras, me permitieron mejorar la tesis.

A Marja y Loïc Menanteau, Javier Fernández Castro, Ingrid Roche, Edgardo Martínez, Alberto de Betolaza, Soledad Maggi, Marcelo da Rosa, Sebastián Germil, Patrick Apolant, Carina Nalerio, Pablo Núñez, Ana Laura Guigou, Guillermo Sala, Eleonora Leicht, Pablo Sierra, Adriana Piperno, Osvaldo Sabaño, Carolina Tobler, Astrid Sánchez, Marcela Caporale, Agustina Olagüe, Walter Castelli, Gustavo Olveyra, Jorge Sierra, Salvador Schelotto, Lina Sanmartín, Jorge Valiente, Leonardo Gómez, William Rey, Pedro Arbeletche, Luis Vlaeminck, María Julia Burgueño, Jorge Franco, Diego Valiente, Alejandra Correa, Ricardo Cetrulo, Guillermo Levrato, Carlos Altezor, Elena Mazzini, quienes, de diferentes maneras, posibilitaron mi dedicación a esta investigación.

A Pilar Cos, Imma Jansana, Juanjo Lahuerta y Pedro Azara, amigos incondicionales.

A Jorge, Andrés, Julia y Javier, mi familia.

## **ÍNDICE**

### **PRESENTACIÓN**

#### **PARTE I CONCEPTOS GENERALES ÁREA DE ESTUDIO**

##### **INTRODUCCIÓN**

##### **CAPITULO 1 Conceptos generales y antecedentes**

Abordaje conceptual o algunas consideraciones respecto al paisaje  
¿De qué paisaje hablamos?

Las miradas sobre el paisaje  
Del paisaje como experiencia estética al paisaje cultural

Paisaje e identidad

Territorialidad, territorio y paisaje

Síntesis del abordaje conceptual  
Enfoque de la investigación

Antecedentes  
La experiencia internacional  
La puesta en valor del paisaje como objetivo y como resultado en la planificación

La experiencia nacional  
Un camino reciente

##### **CAPITULO 2 Ámbito territorial de estudio**

Aproximaciones al bajo Uruguay  
Antecedentes

Breves consideraciones metodológicas

**PARTE II**  
**EL PAISAJE DEL BAJO RIO URUGUAY**  
**HUELLAS EN EL TERRITORIO**

**INTRODUCCION**

**CAPÍTULO 3**  
**El paisaje del bajo río Uruguay hoy**  
**La dimensión natural, el soporte físico**

La red hidrográfica  
Camino y barrera

Planicies de inundación

Orografía  
Una penillanura suavemente ondulada

Pradera y monte  
Un nuevo dibujo del agua

**CAPITULO 4**  
**El paisaje del bajo río Uruguay hoy**  
**La dimensión cultural**

Los modos de recorrer el territorio  
Las señales del pasado

Usos y ocupación  
El extenso paisaje rural

Usos y ocupación  
La población nucleada

Estructura urbana  
La forma de la ciudad

**SINTESIS**

**PARTE III**  
**EL PAISAJE DEL BAJO URUGUAY,**  
**ESTRUCTURACIÓN HISTÓRICA**  
**La construcción del territorio**

**INTRODUCCION**

**CAPÍTULO 5**  
**El bajo Uruguay de los aborígenes**  
**Previo al siglo XVI**

El descubrimiento del Río Uruguay, los primeros navegantes

Primer modelo de estructuración territorial de la conquista en la región

Tensiones en el territorio

**CAPÍTULO 6**  
**El bajo Uruguay de las misiones**  
**Siglos XVI y XVII**

El inicio del proceso de colonización

Las formas de ocupación del territorio

Nuevas tensiones en el territorio

**CAPÍTULO 7**  
**El bajo Uruguay ganadero**  
**Siglo XVIII y mediados del XIX**

La modificación del territorio misionero

La estancia cimarrona

El alambrado de los campos

De la estancia cimarrona a la estancia empresa

La actividad productiva: saladeros y caleras

## **CAPÍTULO 8**

### **El bajo Uruguay urbano**

#### **Siglo XVIII y mediados del XIX**

El control de la corona española sobre sus dominios

El contexto regional

El proceso colonizador en el bajo Uruguay

Planes para su poblamiento

Permanencias de la estructura jesuítica

Los puertos misioneros

Fundación de poblados en la margen Este

Nucleamiento de población dispersa en torno a capillas

Fundación de poblados por los Estados Uruguayo y Argentino

Transitar el territorio: caminos de agua y tierra

Tensiones en el territorio

## **CAPÍTULO 9**

### **El bajo Uruguay productivo**

#### **Siglo XIX y comienzos del XX**

La frontera involuntaria

Los procesos en el territorio del bajo Uruguay

Cambios en la producción

La colonización agrícola

Del saladero al frigorífico

El desarrollo industrial, auge y fin de los frigoríficos

Cambios en las comunicaciones

La estructura vial terrestre se consolida definitivamente

Tensiones en el territorio

**CAPÍTULO 10**  
**El bajo Uruguay**  
**transformaciones recientes**

La frontera real

El desarrollo de las infraestructuras

Las grandes obras binacionales

La integración regional

Las transformaciones urbanas

Las obras de integración regional y la evolución de los centros urbanos

El siglo XXI

La realidad local

Tensiones en el territorio

**SINTESIS**

**PARTE IV**  
**EL BAJO RÍO URUGUAY: DOS NACIONES ¿UN TERRITORIO?**

**CONCLUSIONES**  
**El bajo río Uruguay, territorio / territorios**

Huellas en el territorio

La producción del paisaje en el bajo Uruguay

Los roles del río

El bajo Uruguay, ¿un territorio?

**ANEXOS**

Puertos en el bajo Uruguay

Estudio de centros poblados

## **BIBLIOGRAFÍA**

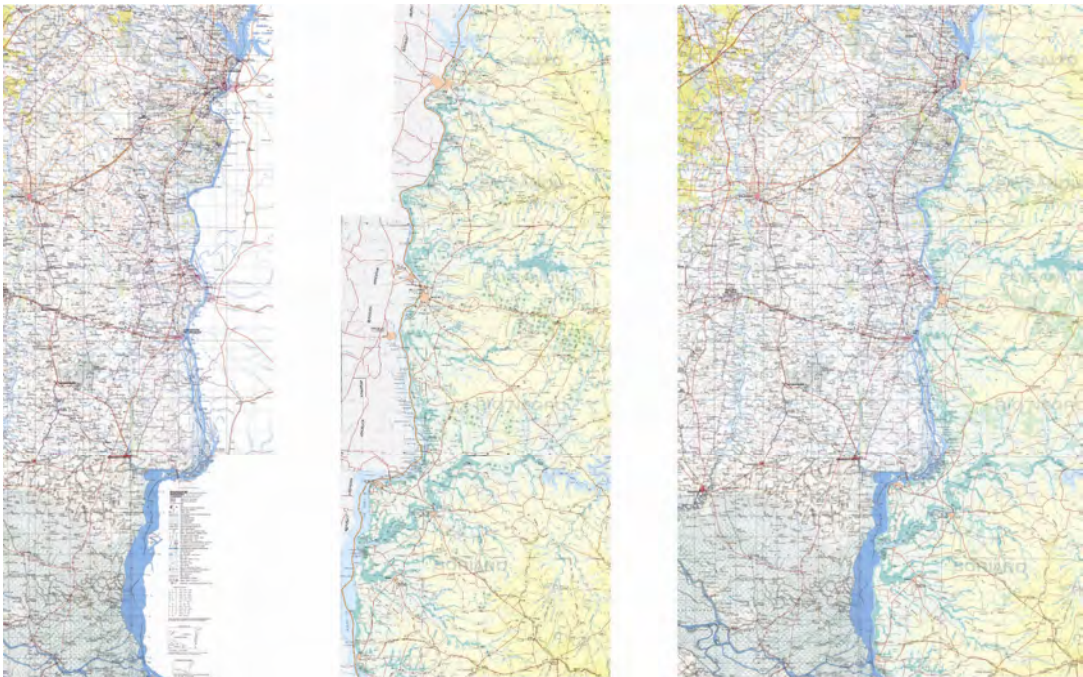
**ATLAS** en documento aparte

## PRESENTACIÓN

La República Oriental del Uruguay debe su nombre a su ubicación con respecto al curso de agua que marca su límite con la República Argentina. Más allá de su origen geopolítico como país independiente, cuña entre Brasil y Argentina, desde su denominación, el territorio queda vinculado al río y a su posición con respecto al mismo. Pocas naciones hay que hereden su nombre del soporte geográfico.

Del mismo modo, en la margen Oeste del bajo río Uruguay, la Provincia de Entre Ríos recibe la denominación de su localización entre los ríos Uruguay y Paraná.

Hoy la cartografía fuerza la lectura de este río como límite; los planos de Uruguay y Argentina muestran la otra margen como un territorio plano, vacío, en el que apenas se identifican algunas rutas principales y las ciudades más próximas a las que se puede acceder a través de los puentes internacionales.



**Figura 1-** Planos del Instituto Geográfico Nacional argentino y del Instituto Geográfico Militar uruguayo a escala 1:250.000 - Recomponer la visión unitaria del territorio

Sin embargo esto no siempre fue así; el río Uruguay fue un estructurador del territorio de sus márgenes. Ruta de entrada a América en la época de la conquista, vía de comunicación en la colonia, une ambas márgenes a través de su navegación y permite una temprana estructuración territorial, fuertemente marcada por la geografía del lugar. Desde el ámbito privado y público, misioneros e industriales, la corona española primero y las nuevas naciones después, impulsan y ejecutan procesos de ocupación análogos. El territorio resultante manifiesta hoy las huellas de estas intervenciones.

Esta investigación procura **retomar la visión del origen de este territorio como un espacio unitario, vertebrado por el río**, dando cuenta de sus transformaciones, indagando sobre su imagen, su estructuración y el proyecto subyacente en cada etapa.

Para ello, se propone realizar tres aproximaciones, describiendo, explicando o interpretando el territorio del bajo río Uruguay, desde enfoques diferentes.

La **primera** de ellas consiste en explicar su situación actual en clave de paisaje cultural, en el bienentendido de que éste es la manifestación externa de las sucesivas transformaciones del hombre sobre el territorio a lo largo del tiempo. La hipótesis planteada es que **el análisis del bajo Uruguay como paisaje cultural permite reconocer la estrecha relación entre soporte geográfico y construcción del territorio**.

La **segunda** explica los procesos de ocupación y estructuración del territorio desde ambas márgenes y desde el propio río como camino, rescatando o construyendo la epopeya que lo ha colocado en la historia de ambas naciones. La hipótesis en este caso es que **a pesar de su actual condición de frontera, el río Uruguay ha sido el estructurador principal del territorio, uniendo márgenes y no separándolas y actuando como bisagra o articulador entre los territorios de ambas orillas**.

En **tercer** lugar se profundiza en las diversas modalidades de asentamientos humanos en ambas márgenes, buscando en cada caso similitudes y divergencias en las estrategias de ocupación, sus referentes y su materialización. La hipótesis formulada es que **las formas de ocupación, sus referentes y las estrategias de uso y ocupación desarrolladas en el bajo Uruguay son similares en ambas márgenes**, aún después del proceso de independencia de ambas naciones.

El documento se estructura en cuatro partes. Cada una de ellas desarrolla un aspecto concreto.

En la Parte I (marco conceptual) se formula desde qué perspectiva se realiza la investigación -sus fundamentos y marco epistemológico-, y cuál es el estado del arte considerado para este abordaje. Se presenta el ámbito territorial de estudio y los criterios para su delimitación.

El primer capítulo desarrolla los aspectos tenidos en cuenta con respecto al paisaje, presentando las referencias básicas en el surgimiento del concepto de paisaje cultural y su posterior evolución hasta su vinculación con el sentido de identidad y pertenencia. Se incorporan las dimensiones histórica y simbólica en la estructuración del territorio y la importancia de su representación y de los diferentes relatos sobre el mismo. Se mencionan referentes internacionales y nacionales que se han considerado relevantes en el tipo de abordaje territorial desarrollado.

Finalmente se determina el enfoque con el que se realiza la caracterización del bajo Uruguay según las consideraciones anteriores.

El segundo capítulo delimita y describe el ámbito territorial objeto de esta investigación, los estudios realizados sobre el territorio concreto de estudio y las consideraciones metodológicas para su abordaje.

La Parte II describe cómo es el soporte físico sobre el que se ha conformado el paisaje del bajo Uruguay. La serie de planos generados, hasta la fecha inexistentes, constituyen el punto de partida que permite visualizar primero las similitudes y diferencias en ambas márgenes del río, e interpretar posteriormente los procesos de ocupación y estructuración territorial en relación a las particularidades físicas de su geografía. Para ello se seleccionan los componentes que se consideran más representativos para una caracterización que dé respuesta a la primera hipótesis formulada en esta investigación.

La dimensión histórica y simbólica del paisaje del bajo Uruguay se desarrolla en la Parte III que, trabajando con escalas de aproximación mayores, explica e interpreta cómo se ha generado este paisaje, cuál ha sido el origen de sus trazas, y su posterior evolución. Los capítulos cinco a ocho definen cuatro momentos en los que el territorio se ha estructurado con diferentes lógicas, procurando dar respuesta a las hipótesis dos y tres. En esta argumentación se hace imprescindible aportar algunos datos históricos que permitan comprender la sucesión de culturas -aborígenes, españoles, criollos, mestizos, inmigrantes- que han tomado las decisiones o, sencillamente, habitado y estructurado el bajo Uruguay.

Si bien cada una de las aproximaciones permite avanzar en una lectura que apunta a la reconstrucción de ambas márgenes como espacio unitario, solamente al final

del trabajo, en la Parte IV, se responde a la pregunta inicial: **¿podemos hablar del bajo río Uruguay como un territorio?**

Esta investigación se centra en el espacio fronterizo uruguayo-argentino, recogiendo e interpretando información de ambas naciones. Sin embargo está escrita desde Uruguay, un pequeño país de 176.215 kilómetros cuadrados de superficie terrestre, quince veces menor a la superficie argentina. Uruguay comparte aproximadamente 780 kilómetros de frontera con Brasil, 512 kilómetros con Argentina y 600 kilómetros con el Río de la Plata y el Océano Atlántico. El espacio comprendido entre dos naciones, define y caracteriza una proporción importante de nuestro territorio. Se pretende que este trabajo no sea un proceso cerrado, sino el inicio a una nueva manera de mirar los espacios de la frontera uruguaya en general y del bajo Uruguay en particular.

Las tres aproximaciones desarrolladas permiten indagar sobre el pasado y el presente del territorio del bajo río Uruguay en un abordaje en el que participan varias escalas de aproximación, asociando las transformaciones territoriales y su concreción, con el origen de las decisiones que las provocan y los actores que intervienen en las mismas. Desearíamos que permita sentar las bases para una nueva visión territorial que fundamente futuras actuaciones, máxime considerando los escenarios de integración regional.

En lo particular, esta investigación aporta la generación de una nueva cartografía, una lectura territorial realizada en clave contemporánea, que permite relacionar la idea que da origen a los asentamientos en ambas márgenes, su referente normativo y su posterior evolución, en una visión unitaria del espacio en torno al río.

## **PARTE I**

### **CONCEPTOS GENERALES ÁREA DE ESTUDIO**



El objetivo de los dos capítulos que conforman la primer parte de esta investigación es presentar la perspectiva desde la que se desarrolla la misma, cuáles son sus fundamentos conceptuales y sus referentes y delimitar y describir el ámbito territorial en el que se trabaja y las consideraciones metodológicas para su abordaje.



## INTRODUCCIÓN



Un vasto territorio entre la planicie de la pampa argentina y las colinas de Río Grande do Sul, aparentemente homogéneo, con características similares; un gran río que permite tempranamente en la historia la comunicación entre las costas “civilizadas” por el conquistador y la América profunda de los aborígenes; una población que lleva varias generaciones establecida, pero que aún conserva la memoria de sus diversos orígenes.

¿Cómo describirlo hoy? ¿Cuál es la explicación, o al menos, una posible explicación, de su imagen actual? ¿Qué interpretaciones pueden aventurarse sobre los hechos que han configurado este territorio? Para responder a estas interrogantes es necesario indagar en la forma, o en las diferentes formas de la interacción a lo largo del tiempo entre el hombre y el medio físico y en las huellas que hoy permanecen de este proceso. Diferentes culturas han establecido un sistema de relaciones entre el medio físico y el social, atendiendo a las particularidades de cada uno. En este proceso se definen territorialidades (Raffestin, 2005) que expresan esta relación y que han evolucionado o permanecido, construyendo el paisaje actual del bajo Uruguay. Comprender cómo se ha generado este paisaje y quienes lo han hecho permitirá intentar entender cómo se va construyendo la identidad en un territorio nacido de la migración.

“Therefore to view the landscape historically is to acknowledge its cumulative carácter, to acknowledge that nature, symbolism and design are not static elements of the human record, but change with historical experience; and to acknowledge too that the geographically distinct quality of places is a product of the selective addition and survival over time of each new set of forms peculiar to that region or locality.” (Michael Conzen, 1990, p.4) El paisaje no es solo reflejo de la historia, sino además espacio existencial, como lo define Christian Norberg-Schulz, en el que el hombre se orienta y con el que se identifica.

Esta mirada sobre el paisaje empieza a construirse en el siglo XIX y se nutre de aportes que provienen de diversos campos del conocimiento. Es relevante explicitar los aportes teóricos que, provenientes del ámbito internacional o regional, han sustentado esta investigación.

Se presentan algunos referentes internacionales y nacionales que, con abordajes similares, basados en el reconocimiento de las particularidades de un territorio y de las huellas de su construcción a lo largo del tiempo, desarrollan propuestas de puesta en valor, proyecto o planificación. Estos aspectos se desarrollan en el primer capítulo.

El territorio vinculado al cauce bajo del río Uruguay es extenso. Rico en significado para los pueblos que lo comparten, pero aparentemente débil en vestigios materiales de los distintos momentos de su historia, no ha sido, hasta ahora estudiado de forma integrada con el enfoque propuesto en esta tesis. Los criterios para la delimitación del ámbito territorial, el método para su investigación y los instrumentos que maneja esta investigación, se presentan en el segundo capítulo.

Es inevitable mencionar a una figura que ha sido una referencia en esta visión del territorio como expresión de la identidad de un pueblo y el reconocimiento de sus particularidades como criterio para su ordenación. A principios de los años 80, en el momento histórico de retorno de España a la democracia, Manuel de Solá Morales entiende que la recuperación de la identidad nacional pasa, en buena parte, por hacer común y pública una imagen del territorio catalán. Se trata de la representación de la forma de un país, o de sus diferentes formas, que impulsa desde el Laboratorio de Urbanismo de Barcelona: “Perquè si les formes del territori ens interessien com a *réflex* (*fòssil*, *document*) de les relacions socials (*econòmiques* i *polítiques*), és a dir com a *producte*, també ens interessien en si mateixes com a patrimoni productiu, com a *recurs*. Perquè no s’arriba a entendre l’us social de l’espai solament com a resultat directe de relacions socio-econòmiques generals, sino a més a més passant a través de les pròpies lleis de producció de l’espai i de construcció de la natura històrica. Es en aquest aspecte que l’ordenació del territori com a pràctica política i com a disciplina científica (*àdhuc*, parcialment, com a camp de l’administració pública en l’estat burgès post-industrial) centra la seva feina i en treu les bases dels seus raonaments. Com a transformació de la natura, i per tant com a operació filosòficament tècnica, i ensems com a tasca d’amplíssima significació cultural, per les seves implicacions socials i polítiques.” (Manuel de Solá Morales, 1981, p.59)



El término **paisaje** implica un concepto amplio, en el que participa la **geografía física** que lo sustenta, en conjunto con las sucesivas **intervenciones del hombre** y **las interpretaciones** que puedan hacerse de las mismas. Tiene, por tanto, una dimensión física explicable desde aproximaciones científicas y técnicas, una dimensión histórica que narra la relación del hombre con el territorio a través del tiempo y una dimensión simbólica de la que dan cuenta diferentes representaciones desde las artes, la estética, la filosofía, la sociología o la política. Sobre estas tres dimensiones, el punto de vista del observador cobra particular importancia, ya que es quien construye y transmite una lectura, siempre intencionada.

Esta lectura puede ser realizada en tres niveles: descriptivo, explicativo e interpretativo.

En el primer caso se trata de transmitir ese paisaje, sus componentes y la forma en que se distribuyen para conformarlo, centrándose en la imagen visual o perceptiva del mismo. Relata **cómo** es lo que se ve o se percibe.

En el segundo caso se profundiza en una explicación para esa imagen, focalizando en la relación entre los componentes y los procesos naturales y culturales que la hacen posible o la generan. Analiza **qué** es lo que lo posibilita la existencia de ese paisaje.

En el tercer caso se arriesga una hipótesis sobre los hechos o las causas que intervienen en la formación de esa imagen. Aventura el **porqué** se ha producido ese paisaje y no otro.

En este caso subyace la pregunta inicial de esta investigación: ¿podemos hablar del bajo río Uruguay como un territorio? Por lo tanto el punto de vista está centrado en describir e interpretar este territorio y sus procesos a través del paisaje, de forma tal que permita avanzar en una respuesta a la misma.

## **Abordaje conceptual o algunas consideraciones respecto al paisaje**

### **¿De qué paisaje hablamos?**

La búsqueda de una única definición de paisaje que incorpore aspectos físicos, antrópicos y simbólicos se presenta como una tarea imposible. Entre el campo del conocimiento de las ciencias naturales, las ciencias sociales y el de las artes, el estudio del paisaje se vincula a una tendencia al positivismo de la ciencia o al subjetivismo de las expresiones artísticas. Sin embargo desde mediados del siglo XX se han ido consolidando abordajes holísticos en los que, al conocimiento científico, se incorporan aspectos subjetivos entre las variables de trabajo. (Maderuelo, 2005).

No se trata aquí de realizar un desarrollo exhaustivo sobre la evolución del concepto de paisaje a lo largo de la historia, pero es necesario detenerse brevemente en este tema ya que en él se fundamenta parte del desarrollo de los capítulos posteriores de esta investigación. Es de interés mencionar algunos autores que han sido referentes para el análisis y descripción del bajo río Uruguay y que, desde distintos enfoques, permitieron construir el marco teórico con el que se lleva a cabo la caracterización de sus paisajes. El mismo se nutre de aportes europeos que han conformado una base sobre la que se fundamenta una línea de reflexión regional sobre la estructuración histórica del territorio, su paisaje y la construcción de la identidad en esta zona del continente americano.

## **Las miradas sobre el paisaje**

### **Del paisaje como experiencia estética al paisaje cultural**

La noción de paisaje heredada del S XVIII como experiencia estética, expresada fundamentalmente por la pintura, es sustituida por una visión en la que domina la racionalidad. El surgimiento de ideologías deterministas que buscan explicaciones en procesos biológicos y el auge de nuevas tecnologías (como la electricidad), conllevan lo que Aliata y Silvestri llaman un reduccionismo científico-técnico, en el que la cultura y con ella el arte, la política y la palabra son reducidas a un subfenómeno de las características físicas.<sup>1</sup>

La idea de paisaje se transforma en la idea de ambiente en el que predomina la perspectiva científica. Aún en algunas ciencias sociales como la geografía, en que la noción de paisaje se siguió utilizando, se libera del contenido estético para poner en valor la relación entre el hombre y el medio.

---

<sup>1</sup> Fernando Aliata y Graciela Silvestri son argentinos, arquitectos y Doctores en Filosofía y Letras. Ambos son profesores e investigadores de la Universidad de Buenos Aires y la Universidad Di Tella, y han dictado cursos en varias universidades extranjeras.

El concepto de paisaje como el resultado de la combinación de naturaleza y cultura y como realidad dinámica en permanente construcción, que expresa la memoria y que, en su evolución, puede generar nuevos valores territoriales, identidades y patrimonio de futuro, surge de la mano de la geografía, y en particular de la geografía cultural.

Desde mediados del siglo XIX, en Alemania, Francia y Norte América, surgen una serie de aportes que van conformando el concepto de paisaje cultural.<sup>2</sup>

Con las ciencias naturales en el centro del debate, geógrafos alemanes como Ernst Haeckel, Friedrich Ratzel y Otto Schlüter, avanzan en la consideración de las relaciones entre los seres vivos y el medio, la distribución de las sociedades en el territorio y las modificaciones resultado de su interacción.<sup>3</sup> Pese a la consideración de las relaciones entre el hombre y su territorio como elementos determinantes del paisaje, los geógrafos alemanes no incorporan aspectos culturales intangibles como la adquisición y transmisión de los conocimientos y creencias.

En Francia, la consideración de paisaje como construcción cultural a partir de mediados del siglo XIX y comienzos del siglo XX, tiene como referente a la figura de Vidal de la Blache (1845-1918). Su formación original como historiador le permite ampliar la comprensión de la relación entre el hombre y su territorio, las transformaciones que éste impone sobre el entorno que habita y los instrumentos utilizados por las comunidades para generar nuevos paisajes. La comprensión de la complejidad de elementos que contribuyen a generar y explicar paisajes constantemente renovados lo lleva a agregar la consideración de lo que llama *genre de vie*. Esta noción comporta la integración entre las herramientas, las técnicas utilizadas para transformar el territorio y las formas de vida de cada cultura. En

---

<sup>2</sup> Sucesivas aproximaciones, desde la consideración del paisaje como disciplina natural a la consideración de las relaciones entre naturaleza y sociedad, tienen antecedentes en los trabajos de Vasily Dokuchaev (1840-1903)-quien se separa de las visiones dominantes entonces de la geología considerando el territorio como resultado de la interacción de fenómenos orgánicos e inorgánicos- y Alexander Von Humboldt (1759-1859)- quien define paisaje como el carácter que la geografía física y la geobotánica le confieren a una región, estudiando además las comunidades locales y sus costumbres-, así como en la consideración de la relación entre el origen y la evolución de las especies y el medio de Charles Darwin.

<sup>3</sup> Ernst Haeckel (1834-1919), desarrolla el estudio de las relaciones entre los seres vivos y el medio, a la que denomina ecología. Friedrich Ratzel (1844-1904) propone centrar la atención en la relación entre las civilizaciones y su distribución en el territorio. Explica las causas de esta distribución, describiendo los territorios y la influencia de éstos sobre el cuerpo y el espíritu de los hombres, así como las estrategias utilizadas por éstos para dominar el entorno. Otto Schlüter (1872-1959), centra la disciplina en el estudio de los establecimientos humanos y las transformaciones que éstos operan en el medio natural y en el paisaje. Se acuña así el término *Kulturlandschaft* que puede traducirse como paisaje cultural y que claramente refiere al paisaje transformado por la acción del hombre, centrando la atención en el origen de la modificación.

definitiva, vincula el paisaje a la organización social del trabajo. Si el espacio geográfico es un espacio concreto de relaciones entre el hombre y el medio, no es posible explicar uno en función del otro, sino ambos como un todo articulado. En este contexto no es adecuado el determinismo de las ciencias naturales. La geografía se dirige hacia la comprensión de los procesos de transformación de los territorios y de la existencia de espacios de equilibrio, introduciendo el concepto de región.

Desde la sociología Emile Durkheim defiende la relación entre formas culturales de vida y territorios acotados.<sup>4</sup> Establece siempre la interacción del hombre con el contexto, sentando las bases de una línea de pensamiento en la que Claude Lévy-Strauss profundiza. Desde lo que Levy-Strauss llama Antropología Estructural, el abordaje de los temas de la antropología social queda vinculado a la relación del hombre y su territorio.<sup>5</sup>

En los años 1930, Marc Bloch, retoma el aporte de Durkheim y Vidal de la Blache en la consideración de las sociedades, su complejidad, dinamismo y potencialidad para establecer diferencias en áreas percibidas como homogéneas. Ana Frega<sup>6</sup> toma de Marc Bloch la idea de que en cada etapa convergen procesos nuevos y viejos y presente y pasado pueden comprenderse uno en función del otro: "...los límites entre lo "actual" y lo "inactual" no se hallan en el número de años transcurridos, sino en la naturaleza de los fenómenos estudiados." (Frega, 2008) Con esta visión ha investigado varias etapas de la historia nacional uruguaya y regional, incluso de la historia reciente, signada por el silencio de los gobiernos autoritarios en el Río de la Plata.

En Norte América, desde la Escuela de Berkeley, Carl Ortwin Sauer, retoma las investigaciones y avances de los geógrafos alemanes y franceses con respecto a la consideración de los paisajes. En 1925 escribe "La morfología del paisaje" donde explica su concepto sobre la geografía y formula una definición de **paisaje cultural**

---

<sup>4</sup> Emile Durkheim (1857-1917), en "Les formes élémentaires de la vie religieuse" relaciona estructura social y espacial en ámbitos territoriales específicos.

<sup>5</sup> Claude Lévy-Strauss (1908-2009)- La noción de antropología estructural une la visión cultural de la antropología que involucra la geografía, con la lingüística y la arqueología, con la antropología social que trata las relaciones entre la psicología y la sociología con la antropología."....la antropología no podría aceptar desprenderse ni de las ciencias exactas y naturales(a las cuales se vincula por medio de la antropología física), ni de las ciencias humanas ( a la que está unida por todas las fibras que le tejen la geografía, la arqueología y la lingüística."....(Lévy-Strauss, 1957, p. 372)

<sup>6</sup> Ana Frega es Uruguaya, Dra en Historia de la Universidad de Buenos Aires, profesora de Historia y Licenciada en Ciencias de la Educación; Facultad de Humanidades y Ciencias (FHCE), Universidad de la República. Profesora Titular (Grado 5) del Dpto. de Historia del Uruguay, responsable del Curso de Historia del Uruguay II, 6º semestre de la Licenciatura en Ciencias Históricas. Ha escrito y publicado numerosos trabajos sobre la historia nacional uruguaya y la historia regional rioplatense.

como herencia de una sociedad.<sup>7</sup> El paisaje cultural, o la expresión cultural del paisaje, es el producto de un grupo humano asociado en y con un área. Según Sauer este es el caso de pensar la cultura como expresión geográfica, productora de paisaje. Su definición de paisaje cultural,<sup>8</sup> si bien profundiza en las relaciones entre el hombre y el medio, se basa en las modificaciones que la sociedad introduce sobre la superficie de la tierra, no preocupándose por las causas sociales y psicológicas que los producen.

Daniel Vidart<sup>9</sup> establece las relaciones entre el paisaje natural y el paisaje cultural en términos de las dimensiones que abarcan: "El paisaje natural es extensión pura; el paisaje cultural o humanizado es historia coagulada, objetivización material de las tentativas geúrgicas del hombre para construir una tierra a su medida. El uno actúa en las dimensiones del espacio, el otro en las categorías del tiempo." (Vidart, 1967, p. 35) Según Vidart, las formas del paisaje cultural, expresadas en las formas de la habitación humana, la producción y las comunicaciones, están determinadas por las formas del paisaje natural. La complejidad del primero está en relación directa con la densidad de población y el tipo de economía y puede asumir tres modalidades: la dispersión, la organización y la concentración. Estas tres modalidades dan lugar a paisajes de tipo fragmentado, armónico y masivo, que establecen equilibrios o desequilibrios diferentes con el paisaje natural circundante. En una identificación que realiza de estas tres categorías en el paisaje cultural uruguayo, perfectamente aplicable a los paisajes de la banda Oeste del bajo Uruguay, coloca a la estancia,<sup>10</sup> aislada en la vasta pradera, como un paisaje fragmentado; a las áreas agrícolas en

---

<sup>7</sup> En este artículo menciona, entre otros, los trabajos de Vidal de la Blache en Francia y de Passarge en Alemania como parte de la tendencia a la recuperación del enfoque corológico de la geografía clásica, que vincula la distribución de especies y los territorios en los que se desarrollan, en reacción a las disciplinas estrictamente físicas.

<sup>8</sup> El paisaje cultural es creado por un grupo cultural a partir de un paisaje natural. La cultura es el agente, el área natural es el medio, el paisaje cultural es el resultado. Bajo la influencia de una determinada cultura, cambiante ella misma a lo largo del tiempo, el paisaje se ve sujeto a desarrollo, atraviesa por fases, y alcanza probablemente el fin de su ciclo de desarrollo. Con la introducción de una cultura diferente – esto es, proveniente de fuera – se establece un rejuvenecimiento del paisaje cultural, o un nuevo paisaje cultural es superpuesto a los remanentes de otro anterior. El paisaje natural, por supuesto, es de fundamental importancia, pues proporciona los materiales a partir de los cuales es formado el paisaje cultural. La fuerza modeladora, sin embargo, radica en la cultura misma." (Sauer 1925, La morfología del paisaje).

<sup>9</sup> Daniel Vidart es antropólogo, docente, investigador, ensayista y poeta. Nace en 1920 en Paysandú, Uruguay, a orillas del bajo Uruguay. Entre 1985 y 1988 fue Profesor Titular y Director del Departamento de Antropología de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad de la República. Investigador y Director del Centro de Estudios Agrarios, y en la Universidad Nacional como Docente de Antropología Cultural, Santiago, Chile. Desde 1962 es Director del Centro de Estudios Antropológicos Dr. Paul Rivet, y experto de la UNESCO en Investigación Sociocultural y Consejero Regional de Educación Ambiental para América Latina y el Caribe. Desde 2009 es miembro de número de la Academia Nacional de Letras del Uruguay.

<sup>10</sup> La estancia es un establecimiento rural dedicado a la cría de ganado en forma extensiva.

las que los cultivos crean una segunda naturaleza, como armónico y a la ciudad en las que la arquitectura responde a la concentración de población, como masivo.

Agrega además una segunda clasificación, que responde a un enfoque histórico-etnográfico, que nutre gran parte de sus investigaciones, en las que la búsqueda de un significado para la identidad de un país conformado por la inmigración, constituye uno de los ejes centrales. “Nuestra elusiva identidad nacional se ha ido construyendo madreporicamente, capa tras capa, cambio tras cambio, siempre inconclusa, siempre afectada por el etnocentrismo y el nominalismo, a lo largo de la peripecia histórica del espíritu criollo. Pero no alcanza con la abscisa de la historia. También existe la ordenada de la geografía que regionaliza, cantonaliza, separa....”. (Vidart, 2012,p.5)

En un siglo, de la mano de la geografía, el concepto de paisaje pasa de ser la descripción física con fundamentos científicos de un territorio a ser el resultado de una visión más comprehensiva del vínculo entre el hombre y el medio en que habita.

### **Paisaje e identidad**

Los avances tecnológicos y de las comunicaciones están produciendo una uniformización en el mundo tradicional. Aunque las transformaciones se ven primero en las ciudades, la industrialización de las herramientas modifica los modos de producción y las costumbres (lo que Vidal de la Blache denominó el “género de vida”) de las sociedades rurales y elimina las diferencias provocadas por los métodos de producción artesanales.

La modernización y el estado de bienestar que se produce a partir de la segunda posguerra, la incapacidad de control de la tecnología que evidencia la guerra<sup>11</sup>, y los impactos sobre el ambiente, ponen en crisis el modelo científico y tecnocrático nuevamente.<sup>12</sup> Como reacción a los procesos de homogeneización de la cultura se

---

<sup>11</sup> Los ataques de Hiroshima y Nagasaki fueron la más clara evidencia del resultado de la tecnología al servicio de la destrucción.

<sup>12</sup> Más recientemente, la ecología del paisaje, vincula los sistemas naturales y culturales desde una perspectiva integradora con fundamento científico. Una nueva perspectiva para el estudio de los paisajes se abre a mediados del siglo XX, desde la confluencia de la geografía y la biología. Según Forman y Godron es Carl Troll, quien define la ecología del paisaje como el estudio de las relaciones físico-biológicas que definen unidades espaciales. La novedad es que esta disciplina sustituye la visión vertical que vinculaba plantas, suelos, animales, aire y agua dentro de una unidad espacial; a la visión horizontal que se centra en la relación entre unidades espaciales.(Forman y Godron, 1986) Cada paisaje es un sistema complejo, conformado por la interacción de componentes del medio biótico (que obviamente incluye la acción del hombre) y el medio abiótico.

da un proceso de recuperación o revalorización de los nacionalismos por parte de la población que siente que pierde su identidad.

En los 80 Alain Roger y Augustin Berque reposicionan el tema del paisaje en su dimensión cultural.

Es interesante detenerse brevemente en ambas posturas, ya que en ellas se fundamentan gran parte de los criterios aplicados en esta investigación.

Alain Roger sostiene que el paisaje existe cuando se agrega al país la mirada del arte (la valoración estética). Augustin Berque diferencia el pensamiento sobre el paisaje, al paisaje generado sin ser pensado como tal. Desde diferentes perspectivas ambos coinciden en que el paisaje no es solamente un hecho natural, sino que es una creación cultural.<sup>13</sup>

Ambos, Alain Roger y Augustin Berque, consideran que el “genio del lugar” no existe sino a través de la mirada cultural que convierte el país en paisaje. Cuando la mirada trasciende el mundo material para entrar en el mundo de las emociones, genera una representación. El paisaje del mundo real, construido, que Roger llama “artealización in situ”, se transforma en una reinterpretación desde el mundo sensible; “artealización in visu”. (Raffestin, 2005) Según la mirada, y fundamentalmente según la distancia que podamos tomar con respecto al hecho que estamos observando, tendremos un “pays”<sup>14</sup> o un paisaje.<sup>15</sup> Roger anuncia la defunción de los paisajes tradicionales, reducidos a la categoría de país por las agresiones, tanto al territorio rural, como a las ciudades, mientras relativiza la crisis actual del paisaje, adjudicando el desamparo a la ausencia de nuevos modelos que nos permitan artealizar estos nuevos paisajes. “La evidencia, en su gravedad poética, habla, al contrario, de la urgencia de elaborar un nuevo sistema de valores y de modelos que nos permitan artealizar *in situ*, y también *in visu*, el “horroroso país” que estamos condenados a habitar.” (Roger, 1997, p. 123) A estas dos categorías, Raffestin agrega una tercera que llama “artealización in intellectu”, producida por la razón que permite, además de las representaciones e imágenes, incorporar las relaciones de todos los componentes del sistema.

Berque discrepa con la actitud conciliadora frente a los paisajes de la modernidad. Sostiene que las prácticas habituales de las sociedades generaban paisajes bellos,

---

<sup>13</sup> Alain Roger en su Breve Tratado del Paisaje propone una doble articulación por un lado país-paisaje y por otra la artealización como una manera de transformar el país en paisaje.

<sup>14</sup> El término “pays” no tiene el significado de las naciones actuales, sino el de un ámbito territorial en el que la vida de una comunidad adquiere particularidades determinadas por su historia singular y la geografía. En este sentido el “paysage” es la interpretación cultural de este ámbito específico.

<sup>15</sup> Así donde el habitante de la ciudad podrá ver un hermoso campo cultivado, el productor rural verá una cifra relativa al rendimiento de la próxima cosecha.

aún para el observador contemporáneo, en los que las personas implicadas se encontraban bien. Sin embargo las sociedades modernas a través de sus prácticas habituales generan paisajes en los que domina la fealdad, siendo éste el motivo de la reciente preocupación por la preservación de los paisajes. Descarta el argumento de que la fealdad de éstos resida en el hecho de que nos sean aún extraños, y que algún día los encontraremos también bellos.

Seguramente es Augustin Berque quien se aproxima más a una visión conciliadora entre aspectos “científicos” y “simbólicos” al señalar tres niveles en la composición de un paisaje: el de la naturaleza, el de la sociedad y el de la persona que lo contempla ya sea directamente o a través de una interpretación del mismo. El primero de ellos refiere al soporte físico y su evolución, el segundo a la historia de los acontecimientos humanos y el tercero a la existencia de un pensamiento sobre el paisaje. Para que este pensamiento sobre el paisaje exista debe haber una representación del mismo y, en particular, una representación a través de la palabra.

Desde el ámbito regional, diversos investigadores han avanzado en la construcción de los fundamentos para la explicación de los paisajes americanos en general y del territorio de estudio en particular, vinculando estos tres niveles en su composición. “Para que exista un paisaje no basta que exista “naturaleza”; es necesario un punto de vista y un espectador; es necesario, también, un relato que dé sentido a lo que se mira y experimenta; es consustancial al paisaje, por tanto, la separación entre el hombre y el mundo.” (Aliata y Silvestri, 2001, p. 10)

La explicación se realiza desde la sensibilidad personal en la que participan recuerdos y nostalgias y se vincula a un período determinado de la sensibilidad, o a modas efímeras. Las primeras imágenes y descripciones del paisaje latinoamericano vienen de la mano de los viajeros europeos que lo reducen a un esquema de comprensión: el paisaje virgen y el paisaje sublime (la gran escala, la gran dimensión, la ausencia de límites).

Hasta las primeras décadas del siglo XX, ésta es la visión dominante en Europa y también en Latinoamérica al enfrentarse a una naturaleza no siempre conocida por la cultura occidental. Basta transitar por el libro *Precisiones* que escribe Le Corbusier cuando regresa a Europa, luego de su experiencia en América, para tener un claro ejemplo del impacto de la gran escala del paisaje americano: “Ce pays d’Amérique est dimensionné pour l’avion. Il me semble que le réseau aérien en deviendra le système nerveux efficace. Regardez la carte. Tout est gigantesque et, de temps à autre, une bougarde, une ville...” (Le Corbusier, 1929, p. 3) refiriéndose al territorio argentino en su vuelo desde Buenos Aires a Asunción. El gran desafío

es dominar los límites entre la ciudad y la naturaleza y éste constituye una exigencia para el proyecto; pantallas edificadas o sucesiones de rascacielos en sus propuestas para Buenos Aires, Montevideo o Río de Janeiro, procuran retomar el control del espacio. En particular merece la pena su descripción del tramo del vuelo sobre el río Uruguay y el Paraná, desbordados por la inundación: “L’avion impassible nous montre encore, pendant des heures, les grandes innondations du Parana et de l’Uruguay. Cette terre sans limite, elle appartient au colon hardi qui s’y enfonce, sur ses pieds et avec son oeil à hauteur de roseau. Le colon s’arrête: voici, dit-il, un sol féertile. L’eau n’est pas loin, etc, etc. Si vous aviez vu l’angoissante montée des eaux dans ces plaines immenses!.....J’ai vu de l’avion un toit émerger d’un lac immense. Pas d’autres fermes, à des distances prodigieuses”. (Le Corbusier, 1929, p. 7)

Sin embargo, Aliata y Silvestri ubican en las últimas décadas y especialmente en el ámbito de la historia cultural, de la geografía y de la arquitectura la incorporación de una nueva visión del paisaje americano, que no centra su atención en la gran escala o en los aspectos naturales exclusivamente, sino en la relación entre los artefactos humanos y la naturaleza.

Agustín Berque incorpora además la idea de pensamiento paisajero que no necesita palabras sino una forma de vida que genera paisaje sin pensarlo como tal. “Un pensamiento de tipo paisajero, sin embargo, no exige necesariamente palabras. Prueba de ello es que en Europa desde los primeros poblamientos llegados de África hasta el Renacimiento, se vivió de una manera tan paisajera que nos ha dejado paisajes admirables, y ello en ausencia de todo pensamiento del paisaje.”(Berque, 2009, p. 20)

Esta visión es muy relevante para el territorio latinoamericano en general y para el bajo Uruguay en particular. Éste es un territorio modelado por el trabajo del hombre en pos de su subsistencia. Varias culturas lo han ocupado a lo largo del tiempo, extrayendo de él recursos y modificándolo de diversas maneras, con menor o mayor intensidad. De esta construcción en los últimos 500 años da cuenta la historia. Sin embargo, América tiene su propia historia, previa a la conquista europea, que involucra 600 generaciones de americanos.<sup>16</sup> “Los humanos de nuestra prehistoria no sólo se adaptaron a las profundas y apremiantes variaciones climáticas, geográficas y medioambientales, sino que crearon formas distintas de perdurar.”

---

<sup>16</sup> El hombre estaba en el territorio Platense, al menos hace 13.000 años. (Consens, 2009)

(Consens, 2009, p. 14)<sup>17</sup> En nuestro territorio subsistieron por más de 12.000 años en los cuales su organización social se desarrolló y dejó sus huellas en el territorio a través de manifestaciones culturales (grabados de iconos, pinturas en rocas) y también de modificaciones en el paisaje, creando complejas estructuras monticulares y áreas públicas para realizar tareas sociales, religiosas y de autoridad, “otorgaron valores simbólicos a distintivos indicadores geográficos y naturales, tal como hoy lo hacemos mediante la construcción de plazas y monumentos.” (Consens, 2009, p. 15)

### **Territorialidad, territorio y paisaje**

Raffestin define la territorialidad como un sistema de relaciones que la sociedad mantiene con el ambiente físico para satisfacer sus necesidades, con la perspectiva de obtener la mayor autonomía posible y tomando en cuenta los recursos del territorio. Constituye un modelo relacional en evolución, que funciona gracias al trabajo y a la producción de objetos, materiales o no, útiles para la conservación de la vida biológica y social. El trabajo, que está compuesto de energía e información, está en el origen de esta territorialidad. (Raffestin, 2005)

Este sistema de relaciones produce modificaciones en el soporte geográfico y genera un paisaje particular como resultado; permite pensar en la construcción de un territorio en el que se superponen sincrónicamente o se suceden diacrónicamente varias territorialidades.

Tal es el caso del bajo río Uruguay, definido como una “encrucijada de ríos, de tierras y de hombres” (Vidart, 2012, p. 46), construido, por tanto, como espacio de confluencia de diversas culturas. Son estas culturas las que han ido modelando el territorio y dejando en él trazas, no siempre evidentes.

Desde esta perspectiva de las formas de cultura coexistentes, Vidart distingue cuatro tipos de paisajes culturales: arqueológicos, primitivos, tradicionales y civilizados. Estos han sido construidos por las diferentes etnias y culturas que ocuparon estos territorios: en la prehistoria grupos aborígenes fuéguidos, láguídos, pámpidos y amazónidos, en el período colonial arrieros, misioneros, gauderios, bandeirantes brasileiros y faeneros bonaerenses que vienen tras el ganado cimarrón; en el siglo XIX es tierra de promesas para inmigrantes italianos, españoles y franceses que vienen a “hacerse la América.” (Vidart, 1967)

---

<sup>17</sup> Mario Consens es Licenciado en Antropología, FHCE–UdelaR. Fundador del CIARU (Centro de Investigaciones de Arte Rupestre del Uruguay), docente e investigador de la Universidad de la República.

En el caso uruguayo, tanto Vidart como Consens coinciden en que en esta confluencia se forjan diversos momentos de la identidad nacional.

Un primer período indígena, correspondiente a la prehistoria, previa a llegada del conquistador, y los primeros 200 años de contacto en el que se establecen las bases genéticas y sociales para forjar lo que se denominará el período Oriental. Lezama<sup>18</sup> reivindica que fue la cultura indígena la que impregnó a la europea. Sostiene que, en los primeros náufragos y desertores, originalmente una veintena repartidos desde Pernambuco al Río de la Plata, y en su intercambio con los aborígenes, se encuentran las raíces de nuestra cultura. Los que sobreviven a los primeros contactos con los indígenas y logran superar las barreras de comunicación se convierten en “los primeros europeos exitosos de la América sudatlántica.” (Lezama, 2008, p. vi) Viven como indios, entre los indios y se constatan transformaciones mutuas. La historiografía oficial, iniciada por los jesuitas, hasta ahora ha visto la sustitución de lo indígena por lo europeo, cuando la realidad fue lo contrario; sólo persistieron los rasgos europeos que pudieron insertarse en la realidad indígena y éstos fueron los que se transmitieron. Basta pensar en que la inmensa mayoría de las madres eran indias, ellas trasmiten la cultura, una cultura en la que, además, no existen diferencias entre el hijo legítimo e ilegítimo.

Un segundo período, coincidente a grandes rasgos con la etapa colonial. En él se mezclan los europeos y sus descendientes, los aborígenes restantes y los afrodescendientes que son traídos como esclavos. La mayoría demográfica está compuesta por mestizos, zambos y mulatos. (Consens, 2009) Una vez desaparecido étnicamente, el indio sigue sobreviviendo culturalmente porque los que a partir de la segunda mitad del siglo XVII son llamados “españoles” o “criollos”, no son otra cosa que indios. “Lo que ese español criollo sabe hacer, la forma en que está acostumbrado a resolver sus problemas, es la que aprendió de sus padres y sus abuelos indios y, fundamentalmente, porque esta forma de actuar se mantiene eficiente pese a los cambios que se han ido incorporando en su realidad. ¿Dónde empiezan unos y terminan los otros? Lo que está claro es que no se puede hablar de un fenómeno europeo en América, del trasplante puro y simple de hábitos culturales.....lo que ha sido identificado como “europeo” es culturalmente mestizo y lo que ha sido identificado como “mestizo” es casi completamente indio.”(Lezama, 2008, p. viii)

---

<sup>18</sup>Antonio Lezama (1955) es Montevideano, Profesor de Historia y Dr. En Arqueología de L'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales de París. Docente de la Universidad de la República desde 1985, es responsable del curso de Prehistoria Americana y de Talleres de Arqueología. Es impulsor y director del programa de Arqueología Subacuática que integra actividades de docencia, extensión, investigación y gestión patrimonial.

Con la llegada masiva de inmigrantes, a fines del siglo XIX, comienza a forjarse una nueva identidad: la uruguaya, ciudadanos del mundo que llegan a buscar una nueva oportunidad de trabajo, pero que no tienen ninguna relación con la tierra que ha obtenido su independencia “gracias al generoso riego de sangre de indígenas y orientales. La neo sociedad uruguaya del fin del siglo XIX realizó el acto mágico de la invención de un ser humano sin ombligo: el uruguayo. Sin raíces. Sin deberes ni obligaciones hacia los fundadores, ni a los primeros o segundos colonizadores, ni a quienes murieron por los ideales de independencia que éstos otros usufructuaron plenamente...”. (Consens, 2009, p. 156)

Se produce un nuevo intercambio, los primeros inmigrantes “...contagiaron tanto el amor al trabajo duro a los criollos como fueron contagiados por éstos del amor al ocio y la “libertad física” del cuerpo, una sensación desconocida en Europa”. (Barrán, 1989, p. 35)<sup>19</sup> En un medio despoblado, o escasamente poblado, en una sociedad que Barrán define como carente de tradiciones y poco jerarquizada, las reglas de urbanidad no existen. El trabajo, centrado en la faena del ganado, se basa en la destreza física. Muy a pesar de la iglesia, “...la sociedad admitía la libertad gestual, la risa, la carcajada, el habla fuerte ambientada en los grandes espacios, los movimientos naturales de afirmación del vigor físico y la identidad sexual del hombre y la mujer” (Barrán, 1989, p. 100), en lo que Barrán llama la cultura bárbara. “Nuestros abuelos no eran conquistadores, sino miserables ¿cómo podían haber resistido a las condiciones locales: mate, aire libre y carne gorda?” (Lezama, 2008, p. 184)

Sin embargo, con la llegada de los inmigrantes y la modernización de la producción, a finales del siglo XIX, Uruguay entra en el círculo de influencia de Europa. El Estado y la iglesia imponen sus reglas de disciplina a la cultura bárbara: el nuevo uruguayo vivirá con culpa la risa, el juego y la sexualidad, en una sociedad que impondrá la civilización y el control.

---

<sup>19</sup> José Pedro Barrán nace en 1934 en Fray Bentos, a orillas del bajo Uruguay y fallece en 2009. Docente de historia, investigador del Archivo General de la Nación, director del Departamento de Historia del Uruguay de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad de la República. En 2007, la Universidad de la República le otorga el título de Doctor Honoris Causa. Escribió crítica historiográfica en diversas revistas, una de ellas la Revista de la Biblioteca Nacional. Recibió una influencia fuerte de la escuela de los Annales, escuela historiográfica francesa de finales de la década del 20 a la que pertenecieron los historiadores Lucien Febvre y Marc Bloch. Es considerado uno de los intelectuales de mayor envergadura de la segunda mitad del siglo XX uruguayo.

Un proceso similar se vive en Argentina; el habitante rural se disciplina con la influencia del inmigrante europeo y el desarrollo del trabajo agrícola. La enseñanza impartida en la escuela, que a principios del siglo XX incorpora el tema del reforzamiento de la identidad nacional, y la iglesia que controlará la conducta, contribuirán en este proceso.

Es entendible la preocupación de antropólogos, historiadores e investigadores de las ciencias sociales por sondear en esta particular realidad. Es importante entender cómo se ha relacionado el hombre con su espacio físico, cómo ha usado y habitado el territorio con diferentes perspectivas, cual ha sido su vínculo. Comprender cómo se ha forjado y cómo es “el país de los uruguayos, esto es, los nuevos criollos, nacido del aluvión migratorio del siglo XIX y principios del XX, (que) ha empedrado el antiguo camino de los orientales con distintas maneras de pensar, con distintas conductas y cosmovisiones que las del tronco hispánico inicial, misturado primero con las etnias indígenas y luego con los vientres africanos”. (Vidart, 2012, p. 63)

## **Síntesis del abordaje conceptual**

### **Enfoque de la investigación**

El paisaje ha sido estudiado y explicado desde la perspectiva positivista, que constituyó el pensamiento científico hegemónico desde comienzos del siglo XIX y que continúa hasta nuestros días dominando parte del mundo académico. Este enfoque ha permitido conocer los procesos sobre el territorio que han generado y modificado sus paisajes. Esta investigación no cuestiona este marco epistemológico, sin embargo se posiciona desde la perspectiva del paradigma de la complejidad en el que el paisaje es entendido como un sistema complejo en el que el soporte físico, la naturaleza biológica y las sociedades se interrelacionan. Adhiere a la búsqueda del conocimiento de la diversidad y sus particularidades y, en esta dirección, se alinea fundamentalmente con el pensamiento de Berque y Raffestin y recoge las reflexiones que, desde el ámbito regional, se están realizando sobre la relación del hombre y su territorio y la construcción de identidades.

Es en la comprensión de los procesos de construcción de la territorialidad, o de las territorialidades, del bajo Uruguay, donde se encuentran las claves para interpretar sus paisajes. Esto implica reconocer las sucesivas culturas que lo han habitado y sus vínculos con el territorio. Pero también explorar cómo ha sido explicado, y quién lo ha hecho, a través de relatos, crónicas, o en la construcción de las representaciones cartográficas.

La consideración del paisaje como expresión de las relaciones del hombre y el territorio permite encontrar puntos de contacto y divergencias en los territorios de ambas márgenes. En este aspecto predomina la lectura **descriptiva** del mismo.

Su consideración, por tanto, como construcción cultural y su dependencia con respecto a la mirada de quien lo describa, incluso la necesidad de crear una nueva mirada que permita valorizar los paisajes actualmente transformados por la acción del hombre, tal como lo define Roger, brindará la posibilidad de **describir e interpretar** las transformaciones actuales de este territorio.

La valoración del paisaje del trabajo, generado por la acción del hombre de manera involuntaria, sin una intencionalidad estética, ni pensamiento específico sobre el mismo, permitirá **interpretar** y poner en valor los paisajes productivos del área de estudio.

El territorio admite dos niveles de interpretación; uno, desde el conocimiento científico de la biosfera y el otro desde la comunidad humana que lo habita. Es a través de la **interpretación** de la **descripción** que se puede explicar el resultado de la interacción entre ambos niveles y al paisaje como parte de la misma.

La dimensión identitaria, hoy en el centro del debate de las ciencias sociales en la región, brinda la oportunidad de preguntarse si es posible encontrar la idea de una nación subyacente en los paisajes del bajo Uruguay. O al menos aventurar una **interpretación** que permita encontrar las señales de que, en un determinado período, ambas márgenes del río Uruguay pertenecen a una sola nación (nación como cultura), aunque formen parte de dos estados.

Finalmente el entendimiento del paisaje como un concepto evolutivo entre natura y cultura de los paisajes culturales según Sauer, considerando las tres dimensiones del paisaje: soporte físico, construcción histórica y vinculación entre los pobladores y su territorio, comprende los tres niveles de lectura propuestos inicialmente.

En definitiva, la definición de paisaje cultural como “un ámbito geográfico asociado a un evento, una actividad o a un personaje histórico y que contiene, por tanto, valores estéticos y culturales...” (Sabaté, 2004, p. 8) resume este marco de referencia. Esto implica un espacio y una narración que lo explica y le da valor.

Para aproximarse a la interpretación del paisaje del bajo Uruguay se procura la identificación de unidades diferenciadas entre sí, cada una con características propias. Se procura además un abordaje holístico, en el que se toman en cuenta los **elementos estructurales** (fundamentalmente el soporte físico), **organizativos** (red de comunicaciones, usos del suelo, asentamientos humanos), las **dinámicas** (tendencias en la ocupación del suelo tanto por la instalación de nuevos usos y

crecimiento urbano, como por los cambios en los usos agrícolas), la **historia** (vinculando los aspectos patrimoniales tangibles e intangibles) y algunas de las **descripciones** que se han realizado de este paisaje.

Cabe hacer una puntualización entre lo conceptual y lo metodológico. La construcción de las diversas territorialidades en el bajo Uruguay, determina solapamientos temporales en muchos casos, agregando complejidad al proceso de estructuración territorial y de conformación de los paisajes. Como método de análisis que permita conocer y explicar los procesos estudiados, se opta por realizar una caracterización de etapas según las transformaciones y las tensiones dominantes en el territorio. Debe entenderse que, en la mayoría de los casos estos cambios se producen en forma sincrónica, o al menos, se solapan en el tiempo, como se pone de manifiesto a lo largo de la investigación.

Se seleccionan los elementos que se consideran más representativos del territorio del bajo Uruguay, aquellos que determinaron su imagen actual y los que hoy producen los cambios más significativos<sup>20</sup>. El mapeo de estos componentes y la comprensión de las interacciones entre ellos permiten ir recomponiendo este vasto territorio, su construcción histórica y su imagen actual.

La forma de representarlo, a través de la cartografía y los gráficos elaborados, al igual que las lecturas e interpretaciones de diferentes crónicas y relatos, buscan transmitir las interpretaciones que se realizan del bajo Uruguay.<sup>21</sup>

## **Antecedentes**

### **La experiencia internacional**

#### **La puesta en valor del paisaje como objetivo y como resultado en la planificación**

Esta investigación toma como antecedentes diversas propuestas basadas en el reconocimiento de la importancia del paisaje como expresión cultural en todas las áreas del planeta, y no sólo en aquellas, en las que las manifestaciones culturales

---

<sup>20</sup> La localización de la forestación, o la instalación de gran industria son una de las tendencias aparentemente instaladas en el bajo Uruguay. Aunque esta última no es una novedad para un territorio que ha albergado saladeros y frigoríficos que fueron las grandes industrias de su tiempo, la de hoy conlleva modificaciones en el resto del territorio como la forestación y su logística asociada.

<sup>21</sup> La decisión sobre las diferentes representaciones asume particular importancia. El grado de abstracción o simbolismo, reduce su comprensión a especialistas. En esta investigación se ha procurado mantener el rigor científico y técnico de gráficos y textos, expresándolos con la mayor claridad y sencillez posibles.

han alcanzado expresiones monumentales. Este abordaje, relativamente reciente, incluye una serie de documentos que, paulatinamente van incorporando la valorización de los paisajes del trabajo y su vinculación con la identidad de las comunidades.

En 1992 el término paisaje cultural se incluye en las Directrices para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO de 1972. En su artículo primero define estos paisajes como la representación del trabajo combinado de la naturaleza y el hombre, que involucra una diversidad de manifestaciones. “Deben ser seleccionados en base a su valor universal y a su representatividad en términos de su capacidad para ilustrar los elementos culturales distintivos de una región”.<sup>22</sup>

Desde la Convención sobre la protección del patrimonio mundial de 1972, transcurren 27 años hasta que, en 1999, la Carta Internacional sobre Turismo Cultural del International Council On Monuments and Sites, dedicada a la conservación de lugares y sitios históricos del mundo, incorpora, de manera explícita, la escala local del patrimonio y lo vincula, como un activo, a la posibilidad de incidir en el desarrollo de las comunidades.<sup>23</sup>

Un nuevo avance está constituido por el documento “Conservación de Sitios Culturales integrados a las Políticas del Paisaje” del Comité de Ministros del Consejo Europeo de 1995, que en el artículo 1º incorpora explícitamente la dimensión simbólica del paisaje.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> Esta Convención surge de la preocupación por el deterioro de dicho patrimonio frente a las modificaciones de la vida social y económica y al reconocimiento de la importancia del mismo como un bien no recuperable que pertenece a todos. Es importante destacar que en sus considerandos, y más adelante en las propias definiciones del articulado se refiere a “ciertos bienes del patrimonio cultural y natural que presentan un interés excepcional que exige que se conserven como elementos del patrimonio mundial de la humanidad entera”. Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 17a, reunión celebrada en París en octubre de 1972, elabora la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural.

<sup>23</sup> “El concepto de Patrimonio es amplio e incluye sus entornos tanto naturales como culturales. Abarca los paisajes, los sitios históricos, los emplazamientos y entornos construidos, así como la biodiversidad, los grupos de objetos diversos, las tradiciones pasadas y presentes, y los conocimientos y experiencias vitales. Registra y expresa largos procesos de evolución histórica, constituyendo la esencia de muy diversas identidades nacionales, regionales, locales, indígenas y es parte integrante de la vida moderna. Es un punto de referencia dinámico y un instrumento positivo de crecimiento e intercambio. La memoria colectiva y el peculiar Patrimonio cultural de cada comunidad o localidad es insustituible y una importante base para el desarrollo no solo actual sino futuro”.

<sup>24</sup> En dicho artículo se define: “Paisaje: expresión formal de las múltiples relaciones existentes en un período determinado entre el individuo y una sociedad y un espacio topográficamente definido, donde el aspecto resulta de la acción del tiempo, de factores naturales y humanos y de sus combinaciones.

Sin duda, este documento constituye un antecedente importante al Convenio Europeo del Paisaje, el cual es un importante avance en el reconocimiento del valor de los paisajes cotidianos y fundamentalmente en asociarlos al sentido de identidad y pertenencia.

Resulta de interés incluir en esta discusión la clasificación de paisaje cultural del National Park Service,<sup>25</sup> ya que constituye una de las experiencias pioneras en el reconocimiento y puesta en valor de los mismos. Definidos como "un área geográfica, incluyendo recursos naturales y culturales y vida salvaje o animales domésticos, asociada a un evento histórico, actividad, o a una persona, o exhibiendo otros valores culturales o estéticos" (Birnbaum, NPS, 1994) distingue cuatro tipos de paisajes culturales: sitios históricos, paisajes históricos voluntariamente diseñados, paisajes vernáculos y paisajes etnográficos.

Estas categorías admiten la posibilidad de incluir paisajes de diversa escala y de valor significativo para la localidad que albergan. La inclusión de un paisaje cultural en el sistema de parques siempre está asociado a una función de recreación, esparcimiento y educación. En general impulsadas por las comunidades locales, surgen numerosas iniciativas que se plantean el tratamiento de amplios territorios llenos de vestigios patrimoniales con una gestión similar a la de los grandes parques nacionales, aunque con un componente sociocultural añadido.<sup>26</sup>

Esta experiencia se replica en Europa, en donde se desarrollan varias propuestas de Parque Patrimoniales, basados en el reconocimiento de los valores de los paisajes generados por la interacción del hombre sobre el territorio. Muchas de estas experiencias se recogen en la investigación realizada conjuntamente por la Universidad Politécnica de Cataluña y el Massachusset Institute of Tecnology en la publicación Projectant l'Eix del Llobregat. En ella se sistematizan una serie de lecciones aprendidas de diversas iniciativas exitosas.

---

Reviste una triple dimensión cultural porque:

- Se define y caracteriza en la observación que un individuo o grupo social hace de un territorio dado.
- Testimonia las relaciones pasadas y presentes de los individuos con su medioambiente.
- Concurre a la elaboración de culturas, sensibilidades, prácticas, creencias y tradiciones locales".

<sup>25</sup> El National Park Service es la agencia federal de EE.UU. que, desde su creación en 1916, administra todos los parques nacionales y bienes históricos.

<sup>26</sup> A modo de ejemplo: Lowell National Historical Park (Massachusetts), creado en 1978, revitalizó la ciudad poniendo en valor el patrimonio industrial de la misma, Keweenaw NHP (Michigan) basado en la explotación minera del cobre, New Bedford Whaling NHP (Massachusetts) vinculado a la industria ballenera.

Varias investigaciones, realizadas en el ámbito del Laboratorio de Urbanismo de la Escuela de Barcelona, han avanzado sobre la descripción e interpretación de los paisajes del trabajo. En particular la investigación de Xabier Eizaguirre “Los componentes formales del territorio rural”, del año 1990 plantea la consideración del espacio urbano-rural como un territorio generado desde una cultura compuesta desde lo urbano y desde lo rural. El método de análisis desarrollado entiende el espacio rural como producto de su origen y su transformación por el hombre en determinadas situaciones históricas, en una visión compartida por esta investigación. A su vez adopta una postura propositiva, desde el campo disciplinar del urbanismo. “El comportamiento del territorio, de su identidad física y de su construcción artificial histórica, además de ponernos en relación con su arquitectura nos revela valores estructurales y formas del suelo que inciden directamente en la construcción de las operaciones constructivas y en los elementos de ordenación-regulación a utilizar. Se establece así una vía metodológica a partir del análisis de las relaciones y de la permanencia histórica de sus elementos, su propia morfología como combinación de los componentes territoriales” (Eizaguirre, 1990, p. 31)

Con una postura similar, la tesis “La construcció de l'espai rural al Baix Empordà. L'anàlisi de les transformacions del territori com a base per la definició de criteris d'ordenació” de Antoni Aguilar indaga sobre las trazas físicas devenidas de los procesos de transformación y las lógicas de implantación que van configurando un territorio. La finalidad también es la orientación de procesos de ordenación urbanística basados en el conocimiento de las lógicas de estructuración como resultado de las transformaciones de base agraria y la evolución de los “géneros de vida”.

En tercer lugar, el proyecto de tesis “Constelaciones rurales serranas. Lógicas de ocupación del territorio y modelos de orden” de Fernando Díaz Terreno, coincide con ésta investigación en el desafío de construir una interpretación en territorios en que predomina la gran escala, la zona de Traslasierra, Argentina. Construye su investigación como un relato territorial, transitando por los diversos modos en los que es construido el espacio serrano del Norte Cordobés. Formula además la preocupación por el ajuste de los nuevos enfoques de la ordenación del territorio del ámbito europeo, a las realidades territoriales del medio local.

Todas estas aproximaciones, desde distintas disciplinas y apuntando a objetivos académicos a través de la investigación del tema u orientadas a la acción tanto a través de la conservación como de la puesta en valor, reconocen al paisaje como un bien colectivo, patrimonio que refleja la evolución social y cultural de los pueblos y elemento primordial de la identidad y el sentido de pertenencia. Este patrimonio no

es estático, cambia con los diferentes usos y costumbres en un proceso dialéctico. La puesta en valor de este legado reafirmará el sentido de pertenencia y de identidad de los habitantes y brindará la posibilidad de buscar alternativas al desarrollo local de las comunidades.

Esta puesta en valor a través del reconocimiento de los paisajes culturales y del patrimonio tangible e intangible puede ser objetivo, enunciado conscientemente en la planificación o a través de medidas cautelares<sup>27</sup>, o resultado en el caso de que su puesta en valor se realice a través del logro de otros objetivos.

Dos situaciones, basadas en lógicas diversas, confluyen en el fortalecimiento del paisaje como recurso, generador de oportunidades de desarrollo económico así como de identidades. Tal es el caso de las denominaciones de origen, cuyo objetivo es el posicionamiento de la producción tradicional local de manera competitiva en el mercado. Cada vez más instrumentos de planificación se fundamentan en las características propias del territorio, en sus singularidades y su patrimonio natural y cultural. En ellos la forma del territorio, sus paisajes y las lógicas de uso y ocupación del mismo a través del tiempo son reconocidos como elementos claves sobre los que sustentar su ordenación.<sup>28</sup>

Con resultados y grados de concreción diferentes en ambos instrumentos, las denominaciones de origen y los planes de ordenación, el reconocimiento del

---

<sup>27</sup> Un ejemplo claro es la adhesión de Cataluña al Convenio Europeo del Paisaje del 2000 que constituye el antecedente para que en julio del 2005 entre el vigor la Llei de Protecció, gestió i ordenació del paisatge a Catalunya. Esta ley reconoce la riqueza paisajística de la comunidad autónoma como el "patrimonio ambiental, cultural, social e histórico que influye en la calidad de vida de los ciudadanos y que constituye un recurso de desarrollo económico, en particular para las actividades turísticas, pero también para las agrícolas, ganaderas y forestales". Sin embargo previamente ya existían antecedentes referidos a estudios del paisaje, elaboración de documentos como las cartas de paisaje y la creación del Observatorio del Paisaje que van configurando un camino de reconocimiento, estudio y puesta en valor de los paisajes catalanes que finalmente culmina en la Ley.

<sup>28</sup> A modo de ejemplo, ya en el Plan General de Vilafranca del Penedès de 1979 se analiza la forma del territorio en el entorno de Vilafranca vinculando la vid y el soporte geográfico del valle. En 2002, el "Estudio del Paisaje Vitivinícola del Alt Penedés" constituye el antecedente de la Carta del Paisaje y tiene como uno de sus objetivos el establecimiento de estrategias, instrumentos y medidas para la gestión dinámica del paisaje vitivinícola, como un paisaje productivo de calidad que constituye un valor agregado al potencial económico de la comarca. En 1994, el Plan Insular de Ordenamiento de Tenerife toma la forma del territorio como criterio de ordenación, poniendo en valor los paisajes rurales. En 2000-2001 el Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Lecce toma entre sus premisas al material que constituye el territorio. La interpretación del territorio y sus recursos es un elemento clave sobre el que basar la formulación de propuestas de escala y alcance diverso, proyectando el territorio salentino como un gran parque. El Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Bologna, aprobado en 2004 reconoce y pone en valor sistema del territorio rural en sus componentes productivas, paisajísticas y periurbanas, y la interacción entre el sistema natural y territorial.

territorio y sus paisajes se vuelve un elemento sustantivo, capaz de generar externalidades positivas.

Estas visiones son referentes en la construcción del concepto en esta región. Sin embargo, como ya se ha descrito, emergen otras preocupaciones que se vinculan estrechamente al contexto sudamericano. Es necesario construir un discurso que dé cuenta de las particularidades de estos territorios.

## **La experiencia nacional**

### **Un camino reciente**

En Uruguay, el reconocimiento de la forma del territorio como criterio de ordenación y la puesta en valor de sus paisajes culturales, marca una senda que se ha comenzado a transitar recientemente. Desde la propuesta de inclusión de una ordenanza de valorización del paisaje rural en el departamento de Montevideo, basada en el reconocimiento de éste como “un factor de desarrollo del departamento” (Ligrone, 1996) hasta la fecha se han realizado algunas propuestas.

En el ámbito estatal, una serie de instrumentos de planificación toman la tríada turismo-patrimonio-ambiente como un componente esencial en la ordenación del territorio. El primer antecedente es el Proyecto Integrado de Turismo-Patrimonio y Ambiente para la Región Suroeste. Este proyecto surge del Plan para la Región Suroeste de 1997 que se desarrolla en la Dirección Nacional de Ordenamiento territorial del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. El ámbito de aplicación comprende tres departamentos, sobre el Río de la Plata y el río Uruguay, vinculados al ingreso de turistas argentinos hacia el atractivo de las playas del Este uruguayo: San José, Colonia y Soriano. El proyecto propone potenciar el desarrollo local a través de una propuesta regional de turismo cultural que integra los atractivos naturales y culturales de la zona. Se delimitan cinco áreas en las que las características de la producción rural, el patrimonio construido y los paisajes naturales se combinan para explicar una historia. Su activación, a partir del desarrollo turístico, permitirá fortalecer y defender el patrimonio local, en general abandonado y en franco estado de deterioro, dotándolo de sentido económico. Básicamente se fundamenta en las particularidades del territorio y en sus diversidades.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Este proyecto es realizado por un equipo multidisciplinario. La dirección del mismo está a cargo del Dr. Arq. Pablo Ligrone. La Arq. Virginia Etchevarren es la responsable de la propuesta general de desarrollo turístico.

Esta visión se retoma en la propuesta para los lagos de la Región Centro del Uruguay, en las Ordenanzas de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de los departamentos de Durazno, Flores, Florida, Lavalleja y Tacuarembó y en los Planes Estratégicos de siete centros urbanos, llevadas adelante también por la Dirección de Ordenamiento Territorial del Ministerio y dirigidos, al igual que la Región Suroeste, por el Dr. Arq. Pablo Ligrone.

Desde el ámbito municipal, en 2004, la Intendencia Municipal de Montevideo, a través del proyecto La Barra lleva adelante una propuesta de desarrollo turístico basada en las características del territorio rural. En el ámbito académico, en marzo del 2005, el 7º Seminario Montevideo<sup>30</sup> toma el tema del desarrollo turístico sustentable también en el departamento de Montevideo, formulando propuestas basadas en el reconocimiento de las particularidades de este territorio.

En este proceso han sido fundamentales los intercambios académicos realizados con universidades de ámbito regional y europeo. En particular el Proyecto ALFA, Red de Gestión de Recursos Culturales como Fundamento de Planes de Desarrollo Local en el que participan las Universidades Politécnica de Cataluña, Técnica de Lisboa, Nacional de Córdoba, de Buenos Aires y Pontificia Universidad Católica de Chile durante los años 2003 al 2006, constituye un importante avance en esta dirección. En esta etapa se realizan una serie de seminarios de intercambio de experiencias llevadas adelante en los distintos países participantes, se realizan trabajos conjuntos y cursos de posgrado, sentando las bases para la profundización en esta línea de trabajo y la consolidación de la formación de técnicos e investigadores en la temática. Algunas tesis e investigaciones recogen esta visión, aplicándola sobre diversas áreas del ámbito territorial uruguayo.<sup>31</sup>

Se inicia un proceso que se consolida en 2011 con la creación de un grupo de trabajo específico sobre Paisajes Culturales en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República, la publicación de un número monográfico de la revista Identidades sobre Uruguay y la inclusión de varias investigaciones uruguayas en el 2do Seminario de Paisajes Culturales co-organizado por la Universidad de la

---

<sup>30</sup> El Seminario Montevideo se realiza anualmente en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República, convocando en el trabajo en talleres de proyectación y en un ciclo de conferencias a técnicos, profesionales y estudiantes nacionales e internacionales en torno a una temática de interés para el territorio Montevideano.

<sup>31</sup> Entre otras, la tesis de la Maestría de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de la Facultad de Arquitectura: "construir el futuro revalorizando el pasado. El turismo cultural, una oportunidad de desarrollo en el territorio metropolitano de Montevideo", realizada por la autora de la presente tesis doctoral y defendida en 2005, constituye un nuevo avance sobre el trabajo realizado para el Área Suroeste en el que ya había participado como responsable de la propuesta de Parques Patrimoniales.

República, la Universidad Politécnica de Cataluña y la Red Conpadre en enero de 2012.<sup>32</sup>

La interacción entre naturaleza y cultura adquiere expresiones específicas en todos estos trabajos. El reconocimiento de estas especificidades justifica una mirada diferencial sobre el territorio, una reinterpretación del mismo en la cual apoyar una opción de desarrollo, defendiendo la postura de que los criterios para la planificación deben surgir del reconocimiento del territorio heredado, de las nuevas formas de uso y apropiación del mismo y de los desafíos que debe enfrentar.

---

<sup>32</sup> Desde el 2003 el ámbito académico comienza a transitar esta senda a través de la investigación "Promoción de políticas micro regionales y locales para un turismo ambientalmente sustentable" llevada adelante por tres facultades con la participación de actores nacionales y locales. La aprobación por parte de la Comisión Intersectorial de Investigaciones Científicas del financiamiento de la investigación "Criterios de manejo del paisaje como recurso turístico en el Uruguay", la tesis de Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano "Construir el futuro revalorizando el pasado: el turismo cultural, una alternativa de desarrollo en el territorio metropolitano de Montevideo", son algunas de las primeras señales de que una nueva forma de ver el territorio que se instala en el ámbito nacional

El río Uruguay nace en la Sierra do Mar en Brasil y desemboca en el Río de Plata. Forma parte del sistema Paraná-Plata, segundo en el mundo por su cuenca después del sistema Amazonas-Ucayali, tercero por su caudal después del Amazonas y el Congo y noveno por su longitud.<sup>33</sup> La cuenca del río Uruguay abarca una superficie de 365.000 kilómetros cuadrados y una longitud de 1.838 kilómetros. El tramo que comprende los últimos 500 kilómetros, conforma el límite político entre Uruguay y Argentina.

Teniendo en cuenta que esta investigación se desarrolla en ambas márgenes del río y se fundamenta en la visión del curso de agua **no como límite, sino como estructurador** del espacio, el primer ámbito territorial que razonablemente debe considerarse como área de estudio es su cuenca hidrográfica, la misma se extiende de manera muy asimétrica.

Mientras en la Provincia de Entre Ríos (Argentina), la divisoria de aguas entre los ríos Paraná y Uruguay dista 35 kilómetros de la margen del río a la altura de la ciudad uruguaya de Salto, en el caso de Uruguay, gran parte del territorio nacional queda incluido en su cuenca y la divisoria de aguas excede los límites nacionales con Brasil, llegando a los 600 kilómetros de distancia del cauce.<sup>34</sup>

#### Figura 2 - Sistema de cuencas en el Uruguay

La cuenca del río Uruguay y su principal tributario, el río Negro, están identificadas con el color verde. La línea punteada señala el ancho de la cuenca a la altura de la ciudad de Salto.

Fuente: Elaboración propia sobre plano de cuencas de la Dirección Nacional de Aguas y Saneamiento.



<sup>33</sup> La cuenca del Paraná-Plata tiene una superficie de 3.100.000 kilómetros cuadrados.

<sup>34</sup> Estas distancias están medidas a partir de una línea en dirección este-oeste con el objetivo de tener una magnitud aproximada.

Estas dimensiones definen un territorio vasto en el que las distancias dificultaron, a los aborígenes primero, y a los conquistadores y colonos posteriormente, el atravesamiento de la cuenca hasta la margen del río. Pero no son solamente las distancias las que determinan el proceso de ocupación en un ámbito en el que, como se verá oportunamente, la geografía no presenta mayores impedimentos. Desde las primeras incursiones de navegantes europeos, y en los comienzos del proceso de ocupación del mismo, crónicas y relatos describen un territorio hostil por la presencia de aborígenes, que no hacen aconsejable aventurarse tierra adentro.

En Uruguay, donde la cuenca tiene mayor desarrollo, este territorio presenta gran variedad de ambientes y paisajes que han determinado diversas formas de uso y ocupación del suelo. Los vínculos con el río se pierden a medida que la distancia a sus márgenes se hace mayor, incluso dentro de los actuales límites jurídico-administrativos de los departamentos que tienen costa sobre el río Uruguay.

A lo largo de la historia, en ambas márgenes del río Uruguay, se suceden diferentes culturas. Cada una se relaciona de diferente manera con el territorio, dejando trazas en el mismo y modificando su estructura. Lo que ha estado siempre presente es la importancia del río para cada una de ellas. La localización de actividades de extracción de recursos, productivas (caleras y saladeros en un principio, fábricas y frigoríficos posteriormente) y de una serie de puertos, ciudades y pueblos han utilizado al río como vía de acceso desde sus orígenes. Estos han configurado la ocupación de ambas orillas, que se ha consolidado a lo largo del tiempo.

La accesibilidad por tierra ha reconocido esta estructura, desarrollándose paralela al curso de agua, con accesos secundarios puntuales a las márgenes. Sus trazas se definen cuando la delimitación de la propiedad de los campos se materializa a través de la ejecución de los alambrados en el siglo XIX, delimitando los territorios que están fuertemente vinculados al río, en los cuales focaliza este trabajo.

Aun considerando a la cuenca como la unidad territorial imprescindible para la gestión del recurso hídrico, no es en este caso el ámbito pertinente para esta investigación. Los criterios de delimitación del ámbito territorial de estudio se han fijado considerando aspectos naturales y culturales.

Los saltos de agua, al Norte de la ciudad de Salto, constituyeron históricamente barreras para la navegación.

Aunque éste fue una vía de penetración a las Misiones Jesuíticas en la que los escollos se salvaban por tierra, el desarrollo y la estructuración del territorio, determinaron dos sistemas diferenciados al Norte y Sur de los mismos.



**Figura 3- El río Uruguay entre los pueblos misioneros y Buenos Aires**

Fuente: Elaboración propia

La desembocadura del río Uruguay en el Río de la Plata se produce 4 kilómetros aguas abajo de la localidad de Nueva Palmira (Uruguay), en la que se localiza el último puerto de la hidrovía Paraná-Paraguay.

Por su ubicación, este puerto estuvo históricamente muy vinculado a la navegación por el río Uruguay.

En la costa argentina, el delta del río Paraná ocupa una extensa área de humedales a lo largo de los últimos 320 kilómetros de su cauce.

En base a estas características se definió el límite Sur, determinado por uno de los brazos del delta que desemboca frente a la Punta Gorda, y la localidad de Nueva Palmira. En la margen argentina el límite es natural, mientras que en la uruguaya se trata de un límite funcional, determinado por la localización del puerto, en la desembocadura del Paraná y el Uruguay.

Al Este y Oeste el ámbito de estudio abarca el territorio directamente vinculado a la margen del río, definiendo un espacio de geometría variable según el aspecto que se esté analizando. En una primera aproximación, y a manera indicativa, éste queda comprendido entre las rutas nacionales uruguaya y argentina que transcurren paralelas al bajo Uruguay.

El ámbito de estudio delimitado con estos criterios abarca una superficie aproximada de 11.000 kilómetros cuadrados en torno a los últimos 340 kilómetros del cauce del río, e involucra una población de 597.000 habitantes.<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Como referencia cabe acotar que la Comunidad Autónoma de Cataluña ocupa 32.107 kilómetros cuadrados y tiene una población de 7.364.078 habitantes. El Municipio de Barcelona, en una superficie de 101,4 kilómetros cuadrados, tiene 1.615.444 habitantes según datos de [www.idescat.cat](http://www.idescat.cat) (consulta, 6 de febrero de 2012)



**Figura 4 – Delimitación del ámbito territorial de estudio**

Fuentes: Elaboración propia sobre cartografía base del Instituto Geográfico Nacional argentino y el Servicio Geográfico Militar uruguayo.

## **Aproximaciones al bajo Uruguay**

### **Antecedentes**

El bajo Uruguay ha sido objeto de estudio en varias oportunidades, pero casi siempre con abordajes sectoriales, temática o territorialmente.

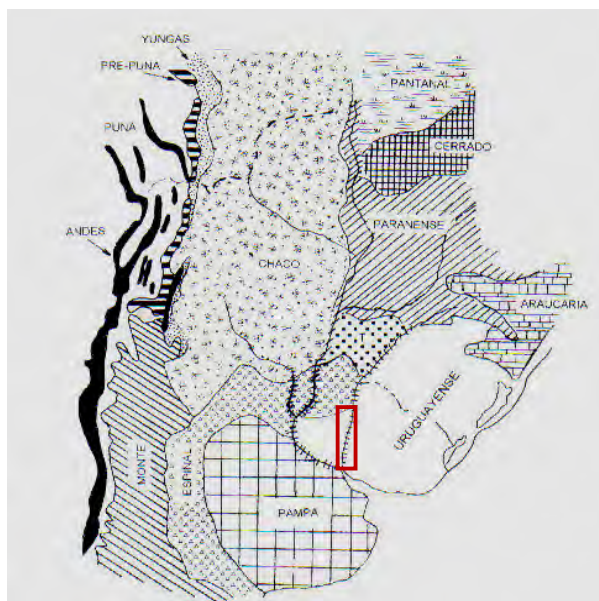
La Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), organismo argentino-uruguayo, creado en 1975 para una administración conjunta del río en el tramo que comparten ambos países, ha realizado varios estudios. Todos ellos son de carácter sectorial, centrados en aspectos biológicos o hidrológicos y con un fuerte énfasis en el medio acuático.<sup>36</sup> Daniela Kröling y Martín Eriondo desde la Universidad del Litoral (Paraná, Entre Ríos), realizan un estudio sobre toda la cuenca del río Uruguay, centrado también en aspectos geomorfológicos y ecológicos. Este trabajo y los documentos generados por la CARU permiten comprender la importancia del río Uruguay como corredor biológico.

La consulta de cuatro trabajos que caracterizan el ámbito de estudio, fue fundamental a la hora de iniciar el abordaje unitario de ambas márgenes del bajo Uruguay. Con enfoques regionales y diferentes perspectivas de abordaje, permitieron una primera aproximación.

- En el año 2000, Evia y Gudynas describen las regiones biogeográficas del continente sudamericano. Esta escala de trabajo no reconoce límites político-administrativos; el río Uruguay queda inmerso en la región Sur. Según estos autores, desde la ecología del paisaje, el bajo río Uruguay está comprendido en la región biogeográfica Uruguayense, la que abarca el territorio uruguayo, parte del estado de Río Grande do Sul en Brasil y la provincia de Entre Ríos en Argentina. “Se define por la dominancia de ambientes de praderas subtropicales, topografía ondulada, clima subtropical húmedo, con precipitaciones superiores a los mil milímetros anuales, vegetación de pastizales diversificada, con otras comunidades asociadas como bosques, matorrales y bañados; un conjunto que en alguna medida se asemeja a una sabana.” (Evia y Gudynas, 2000, p. 42) Estas regiones biogeográficas están determinadas por sus características geomorfológicas, clima, fauna y flora.

---

<sup>36</sup> Los informes de la CARU pueden consultarse en [www.caru.org.uy](http://www.caru.org.uy)



**Figura 5–Regiones biogeográficas subtropicales de América del Sur**

Fuente: Evia y Gudynas

 Ámbito de estudio

En esta descripción, el litoral suroeste uruguayo se identifica como una unidad, con alto grado de modificación humana, en la que persisten manchas y corredores menos modificados, incluidos en una matriz heterogénea con predominancia de cultivos hortícolas, frutícolas, cerealeros, forrajeros y forestales.<sup>37</sup>

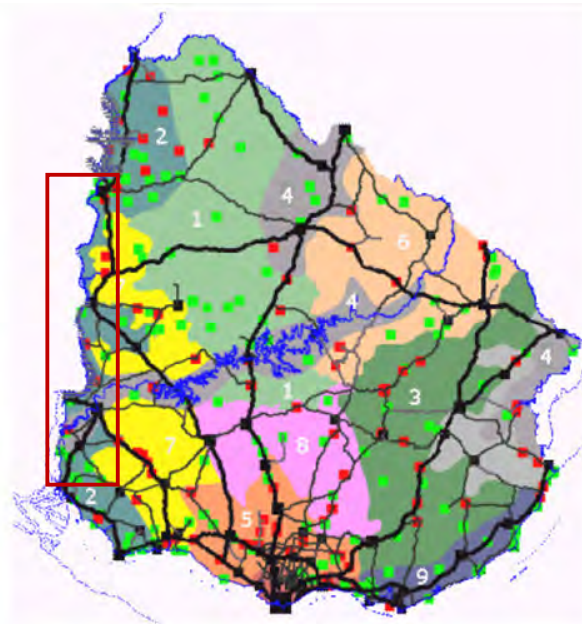
Basándose en ella, a gran escala, el bajo Uruguay se presenta como un espacio con características comunes, tanto en su soporte físico, como en las modificaciones provocadas por los usos productivos.

Constituye un punto de partida para sucesivas aproximaciones que permitan ir detectando matices y singularidades.

- En el año 2003, la Universidad de la República realiza una caracterización de unidades territoriales en la que participan varias disciplinas. El objetivo es realizar una aproximación que permita sentar las bases para formular estrategias de desarrollo local, en un contexto de crisis económica. Se basa en tres ejes temáticos: la sostenibilidad, asociando desarrollo local y desarrollo sostenible; el patrimonio como síntesis de procesos identitarios de una comunidad y el turismo como impulsor de la conservación y gestión del patrimonio y facilitador de procesos de desarrollo local. Se trata de encontrar las grandes diferencias, pero también los matices y particularidades del territorio uruguayo sobre los que fundamentar propuestas específicas.

<sup>37</sup> Tomando la caracterización de la estructura del paisaje de R.T.T. Forman, Evia y Gudynas definen: matriz, mancha y corredor.

En este trabajo se identifican y describen nueve áreas. Entre ellas, el litoral del río Uruguay se presenta como una unidad caracterizada por las particularidades de su soporte natural; la presencia del río Uruguay y sus afluentes, la existencia de suelos profundos y fértiles con un alto potencial productivo y por la presencia de un sistema urbano consolidado en torno a las capitales departamentales.



**Figura 6–Unidades de comportamiento diferencial en el territorio uruguayo**

Fuente: Universidad de la República-Comisión Social Consultiva

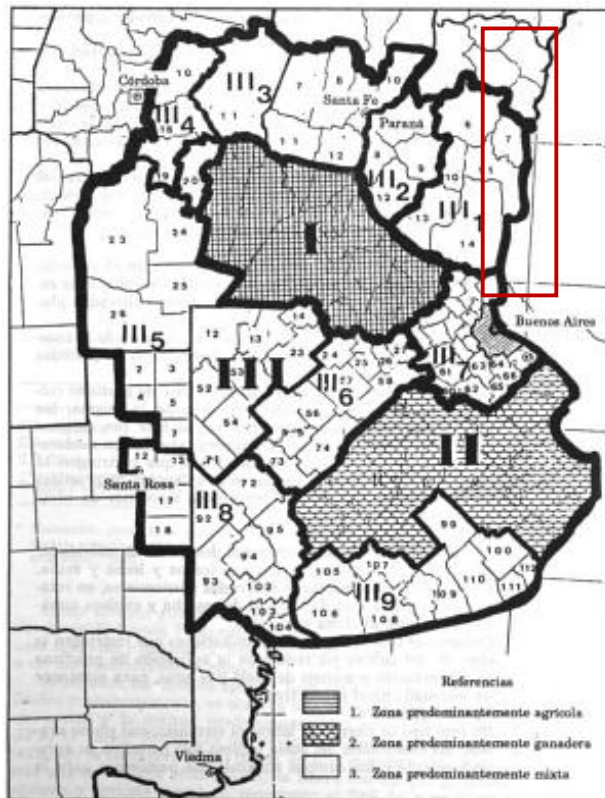
 Ámbito de estudio

Esta nueva escala de aproximación, incorpora los primeros matices a la caracterización anterior, identificando al litoral como una zona de contorno variable, diferenciada en el territorio nacional. Los datos que aporta en su fundamentación se sustentan en su soporte físico, la localización, características y dinámicas de su población y producción la accesibilidad y conectividad interna al área. Constituyen también un punto de partida sobre el cual profundizar y verificar en esta tesis.

- En el año 1991, el tercer trabajo, es parte de una compilación de estudios e investigaciones realizados en Argentina por diversos especialistas y apoyados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria y el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura.

Básicamente es una caracterización de suelos en la región pampeana, en la que se diferencian regiones por sus características geomorfológicas, a las que se agregan, además, los usos predominantes y su evolución. Permiten dar cuenta del reconocimiento de una unidad territorial con características particulares en la Provincia de Entre Ríos, en el bajo río Uruguay.

En la margen argentina, Moscatelli describe la región pampeana húmeda, a la que pertenece el área de estudio, como una de las zonas más propicias del mundo para la producción de granos y carnes por su clima templado húmedo y su vegetación natural de pradera.<sup>38</sup> (Moscatelli, 1991)



**Figura 7–Zonas de la región pampeana**  
La zona en blanco, en el ámbito de estudio se define como predominantemente mixta.  
Fuente: Gómez et al  
 Ámbito de estudio

La pampa entrerriana adyacente al río Uruguay se define como una faja irregular de ancho variable entre 2 y 30 km, de suelos arenosos con baja capacidad de retención de agua y poca fertilidad. En algunos casos están apoyados sobre arcillas, mejorando las características. Inmediatamente se desarrolla una llanura ondulada con un buen nivel de fertilidad. Gómez et al. definen esta subregión pampeana como predominantemente mixta, en la que se da un desarrollo agrícola ganadero con desarrollo forestal en los terrenos arenosos próximos al río. En los departamentos de Colón, Uruguay y Gualaguaychú de la Provincia de Entre Ríos, existe una importante producción avícola.

El delta del río Paraná, gran formación insular con innumerables brazos del río, albardones y áreas pantanosas, conforma una unidad con características especiales. (Gómez et al, 1991)

<sup>38</sup> Según Moscatelli, la región pampeana húmeda comprende las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, centro y sur de Santa Fé, centro y sudeste de Córdoba y noreste de La Pampa.

Al igual que el trabajo realizado por la Universidad de la República, esta descripción permite incorporar matices, esta vez en la margen argentina, dentro de la gran unidad definida por Evia y Gudynas, constituyendo otro de los puntos de partida de esta tesis.

Un cuarto trabajo, que se desarrolla en paralelo con el comienzo de esta tesis es totalmente coincidente en ámbito territorial y parcialmente coincidente en enfoque, aunque no en objetivos: el proyecto ECOS “Análisis y valorización del patrimonio cultural y natural del bajo Río Uruguay: su rol en la integración regional” que llevan adelante la Universidad de la República y la Universidad de Nantes a través de las Facultades de Arquitectura y del Laboratoire Géolittomer entre los años 2009 y 2011. La inclusión en el equipo investigador, permite a la autora de esta tesis, ir construyendo su propia lectura del ámbito territorial a la vez que acceder a información disponible en los archivos diplomáticos franceses que están localizados en Nantes y a los archivos personales del investigador principal del equipo francés, el Dr. Geógrafo CNRS Loïc Menanteau.

Los objetivos planteados para este proyecto son:

- “1. Analizar, para la costa uruguaya, el patrimonio a la vez natural y cultural del Bajo Río Uruguay, entre el lago de la represa de Salto Grande y la confluencia del río en Nueva Palmira con el Río de Plata;
2. Hacer un diagnóstico del estado de este patrimonio (deterioro y amenazas que se presentan actualmente sobre él) con el fin de proponer modos de gestión y de organización adaptados así como acciones futuras de valorización;
3. Aportar elementos de reflexión sobre el papel de este patrimonio para la integración regional de esta zona fronteriza entre la Argentina y Uruguay y confrontar las experiencias francesas en la materia con aquellas de los países del MERCOSUR.” (Proyecto ECOS, 2009, p. 3)

El abordaje propuesto se centra en un concepto amplio e inclusivo de patrimonio, abarcando aspectos naturales y culturales e incluso del patrimonio intangible, incorporando crónicas e historias locales. Considera además la puesta en valor de este patrimonio, en muchos casos signo de esplendores pasados, como en las instalaciones frigoríficas abandonadas, como una oportunidad de desarrollo para las comunidades locales. Su consideración en conjunto puede ser, además, una herramienta de integración para ambas márgenes. El producto debe permitir la elaboración de un catálogo, debidamente fundamentado de este patrimonio y unas recomendaciones para su puesta en valor como elemento de identidad del bajo Uruguay.

Esta tesis avanza sobre el conocimiento de la zona generado por el proyecto ECOS, incorporando la reflexión sobre la construcción del territorio y las trazas que ha dejado el trabajo del hombre en su construcción. El patrimonio que comienza a identificarse a ambos lados del río es similar: caleras, saladeros, puertos, frigoríficos. El río señala la ubicación privilegiada para las actividades industriales. Sin embargo la identidad territorial no se construye solamente de objetos aislados, o agrupados en sistemas. El propio soporte donde éstos se ubican se ha ido modificando a través del tiempo hasta adquirir su configuración actual.

Finalmente, han sido consultados una serie de trabajos realizados recientemente desde la perspectiva de los paisajes culturales y de la identidad territorial. La cátedra de Historia Nacional de la Facultad de Arquitectura, Regional Norte, coordinada por Walter Castelli ha trabajado en torno a los establecimientos productivos y su vinculación con el río y de los paisajes de la vid en torno a la ciudad uruguaya de Salto, brinda datos sobre establecimientos rurales y alguno de los pueblos frigoríficos. Realizado en el marco de la Maestría de Manejo Costero de la Universidad de la República, el trabajo de Gustavo Olveyra y Ana Perdomo aporta en el conocimiento sobre la navegación y los astilleros en el Río de la Plata y el bajo Uruguay. El estudio sobre las huellas de la ganadería en el territorio nacional, aún en proceso, que coordina Leonardo Gómez desde la cátedra de Historia Nacional en Montevideo, permite tomar conocimiento sobre alguna de las transformaciones que esta actividad ha dejado en torno al río.

A pesar de que su desarrollo ha sido exclusivamente en la margen uruguaya, todos han contribuido en la comprensión del proceso de ocupación y estructuración territorial.

### **Breves consideraciones metodológicas**

En el territorio del bajo Uruguay parecen evidentes algunas trazas que hablan de procesos similares: la textura de la parcelación rural, la forma de los centros poblados y la estructura vial. Si la forma del territorio constituye un compendio de la historia de su transformación, y en la identidad del territorio comienza a sintetizarse su alternativa (Sabaté, 2004) es necesario conocer los procesos de su estructuración histórica para comprender su imagen. Explicar quiénes lo han poblado y de qué manera lo han transformado, interpretar qué huellas de estas transformaciones permanecen hoy, reconocer cuánto ha determinado el soporte físico a las formas de ocupación y uso, constituyen las claves para construir una lectura territorial del bajo Uruguay que dé cuenta de la construcción de su imagen actual. En suma, dar cuenta de la génesis del territorio.

Si dibujar es seleccionar y seleccionar es interpretar (Manuel de Solá Morales, 1981), es imprescindible construir una cartografía apropiada para esta interpretación, que abarque aproximaciones a varias escalas. La construcción de los gráficos es siempre intencionada, aún aquellos destinados a la descripción del soporte físico de todo el ámbito de estudio, en la selección de qué y cómo se representa. Los gráficos acompañan el texto. Se opta además por elaborar una serie de láminas que, a modo de atlas, sintetizan los aspectos más relevantes en la interpretación del bajo Uruguay.

La tesis toma como dato de partida la configuración actual del territorio a partir de la que se formulan las hipótesis:

- El análisis del bajo Uruguay como paisaje cultural permite reconocer la estrecha relación entre soporte geográfico y construcción del territorio.
- A pesar de su actual condición de frontera, el río Uruguay ha sido el estructurador principal del territorio, uniendo márgenes y no separándolos y actuando como articulador entre los territorios de ambas orillas.
- Las formas de ocupación, sus referentes y las estrategias de uso y ocupación desarrolladas en el bajo Uruguay son similares en ambos márgenes.

Para la discusión y demostración de las mismas se inicia un camino de investigación que transita de lo general a lo particular, empleando la deducción. Sin embargo, la complejidad de la investigación obliga a incorporar puntualmente otros métodos.

En el trabajo a escala urbana, se opta por partir del estudio de las particularidades de cada caso para inducir consideraciones generales e incluso tipificar las modalidades de asentamiento en una clasificación de las mismas.

Idéntico procedimiento se utiliza en el territorio rural, fundamentalmente en las áreas de producción intensiva, en las que se procura interpretar las lógicas de estructuración de la parcela y de ocupación de la misma con relación al soporte físico.

La reconstrucción de los diferentes momentos de la estructuración territorial hace necesario apelar al estudio cronológico de los acontecimientos históricos para explicar las transformaciones en el territorio.

Finalmente, en sucesivos trabajos de campo se han observado directamente distintos componentes de esta investigación, realizando apuntes y registros fotográficos.

Consultas bibliográficas y de material de diversos archivos, fuentes primarias y secundarias, entrevistas, elaboración de planos, tablas y textos, registros fotográficos y numerosas recorridas por el área del bajo Uruguay con el objetivo de conocer primero y verificar la información después, han constituido, como en toda investigación, las técnicas o instrumentos para su desarrollo.

## **PARTE II            EL PAISAJE DEL BAJO RIO URUGUAY                                  HUELLAS EN EL TERRITORIO**



Esta segunda parte del documento describe cómo es el paisaje del bajo Uruguay hoy, recomponiendo ambas márgenes del río en una serie de planos que permiten recuperar la visión unitaria del mismo.

Constituye el punto de partida sobre el cual construir las narraciones que permitan explicarlo e interpretarlo en etapas posteriores.



## INTRODUCCIÓN



Al recorrer el territorio del bajo Uruguay, para el viajero desprevenido se hace difícil reconocer si transita por espacio uruguayo o entrerriano. El tapiz de la pradera, suavemente ondulada, se extiende dominando el paisaje; el color de las manchas de los cultivos es el mismo a uno y otro lado; en algunos tramos la forestación limita las visuales mientras que los cursos de agua se adivinan bajo las líneas del monte nativo. Los poblados se suceden, aparentemente idénticos; hasta la apariencia de los lugareños y su acento al hablar es igual. Esta sensación es aún mayor al adentrarse en los caminos rurales, fuera de las rutas principales, y se acentúa aún más si navegamos el río, en el que se suceden barrancos y planicies con la marcada presencia del monte ribereño. En ambos márgenes se intercalan ciudades, puertos y embarcaderos y, cada tanto, emergen los vestigios de una vieja instalación industrial, los restos de un antiguo saladero o las enormes edificaciones de un frigorífico, hoy en desuso.

A poco que el paisaje se torna familiar, comienzan a distinguirse matices. Algunos elementos nos permiten identificar diferencias: la densidad y regularidad de los caminos rurales en algunas zonas de la margen argentina, una mayor concentración de pequeños poblados, tal vez una mayor ondulación en el territorio uruguayo. Sin embargo parecen más las coincidencias. Se torna imprescindible no sólo describir, sino además procurar explicar cómo es este paisaje, para aventurar interpretaciones del mismo que den cuenta de su construcción a través del tiempo. Para ello es igualmente imprescindible dibujarlo, construir una serie de mapas que describan ambas márgenes del bajo Uruguay y que lo hagan intencionadamente, construyendo una base sobre la cual profundizar.

El bajo río Uruguay se describe desde su dimensión **natural** y **cultural**. Aún entendiendo el territorio como un sistema en el que la interacción de todos los componentes tiene como expresión visual al paisaje, se debió recurrir a la separación de algunos de estos componentes para posibilitar una aproximación “por partes” o “por capas” que resultara operativa para su descripción, explicación e interpretación. Con esta finalidad, se tomaron en cuenta aquellos de la dimensión natural que caracterizan el paisaje visual en general, que dotan de singularidad algunas áreas específicas, o que forman parte de ecosistemas de particular

importancia y condicionan usos y ocupación del suelo. Desde la dimensión cultural, se han seleccionado los componentes que permiten explicar los modos en que la población se ha asentado, de qué manera se llega y se transita por el bajo río Uruguay y cómo se vinculan las localidades de la zona entre sí, con el resto del territorio y, fundamentalmente, con el río.

He realizado una serie de mapas que dan cuenta de estas dimensiones y buscan la interpretación y descripción de los paisajes. La ejecución de los mismos implica un trabajo casi, sino totalmente, “artesanal”. Hasta la fecha no existe la lectura conjunta de ambas márgenes, con excepción de planos históricos, algunos de ellos mencionados en esta investigación. Tampoco existen digitalizaciones de información básica de la margen argentina.<sup>39</sup> Esta margen se dibuja a partir del trabajo sobre imágenes de las cartas en papel de la cartografía oficial del Instituto Geográfico Nacional argentino, complementándose con la interpretación de imágenes del Google Earth y cartografía de organismos oficiales sectoriales. La información georreferenciada de la margen uruguaya se obtuvo de la Infraestructura de Datos Espaciales de Uruguay, organismo oficial, dependiente del Poder Ejecutivo. En muchos casos hubo de complementarse o actualizarse, ajustándola a los objetivos de esta investigación. En cada plano se identifican las fuentes consultadas para su elaboración. Este procedimiento permite visualizar, por primera vez, una imagen conjunta del ámbito de estudio y comenzar a comprender algunas de las lógicas de estructuración del territorio.

Si bien el análisis y descripción de los componentes seleccionados se grafican sobre base cartográfica a escala 1:250.000, en algunos casos se incursiona en el trabajo a otras escalas, lo que permite contextualizar el área de trabajo en ámbitos regionales mayores, o comprender las lógicas de uso y ocupación del suelo en ámbitos territoriales menores.

Los dos capítulos que componen esta unidad muestran este proceso.

---

<sup>39</sup> En el año 2010, esta información fue solicitada en el Instituto Geográfico Nacional, en la ciudad de Buenos Aires y en las Municipalidades de Gualguaychú, Concepción del Uruguay y Concordia y en el Archivo General de Entre Ríos en Paraná. En ningún caso se dispone de la misma.

## CAPÍTULO 3

### El paisaje del bajo río Uruguay hoy La dimensión natural, el soporte físico



Se seleccionaron cuatro componentes del soporte físico en torno al bajo río Uruguay por entender que son determinantes en la caracterización del paisaje, a la vez que han determinado los procesos de ocupación y uso del territorio a lo largo del tiempo:

- La hidrografía como soporte de comunicación, fundamentalmente a lo largo del río Uruguay y de sus principales afluentes, pero también como impedimento o, al menos, dificultad para circular por el territorio, dado el régimen de crecida de ríos y arroyos.
- El relieve como modelador del paisaje, determinando la imagen de penillanura o llanura suavemente ondulada, con la que en general se describe este territorio, acortando visuales con colinas y lomadas o abriéndolas, ocasionalmente, en perspectivas más amplias.
- Las planicies de inundación que configuran paisajes y unidades ambientales particulares y que han determinado usos, ocupación y vinculación en el bajo río Uruguay.
- El monte nativo que acompaña el desarrollo de los cursos de agua, formando parte del paisaje platense y que permite identificar, aún sin ver, la presencia de arroyos y ríos. Tiene además valor por las especies que en él se desarrollan y por haber sido fuente de recursos para las poblaciones locales.

Con ellos se han construido una serie de planos base que describen el ámbito estudiado y permiten aventurar alguna de las explicaciones e interpretaciones del proceso de ocupación y estructuración territorial.

#### La red hidrográfica Camino y barrera

Los territorios del bajo río Uruguay deben su nombre a su ubicación con respecto a la cuenca hidrográfica a la que pertenecen. La palabra Uruguay, aunque su etimología es dudosa, es de origen guaraní y se le atribuyen varios significados,

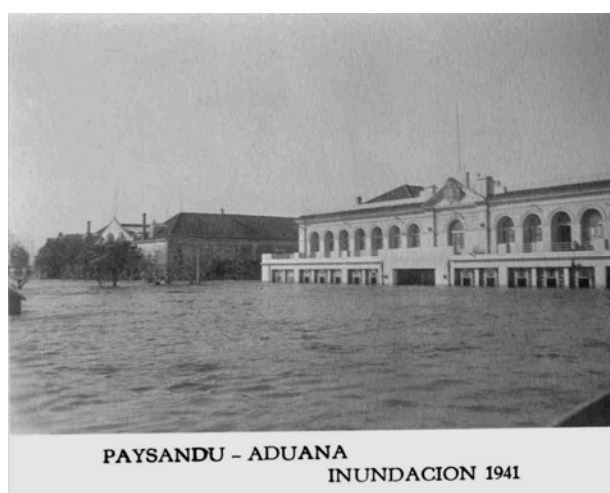
todos ellos referidos al curso de agua principal: río de los caracoles debido a los meandros de su curso, río de los pájaros por la abundancia de especies en los bosques de sus márgenes, río del canal o río principal y finalmente Azara<sup>40</sup> explica su significado en uru-gua-i que significa río del país de uru, un faisán que los indios llamaban de este modo. (Giuffra, 1935).

La ubicación de la provincia de Entre Ríos, entre los ríos Uruguay y Paraná, la caracteriza como una isla con respecto al resto de las provincias Argentinas, diferenciándola de ellas con características particulares. Los ríos Mocoretá, Paraná y del Medio la separan de las provincias Argentinas limítrofes. (Felquer y Moreira, 1962)

El río Uruguay posee un ancho variable que oscila entre los 750 metros a la altura de Salto y Concordia y llega a los 10.000 metros en Puerto Aldao, unos kilómetros al Sur de la desembocadura del río Negro.

Desde el punto de vista hidrológico esta región recibe los aportes directos e indirectos de unas tres cuartas partes del territorio uruguayo, al ser los depositarios finales el río Uruguay y el Río de la Plata (Evia y Gudynas, 2000), y de más de 39 cursos del lado argentino.

Todo el sistema se caracteriza por valles fluviales formados por cubetas por las que descienden una multitud de cursos menores, alimentando al curso principal. En muchos casos éstos se visualizan como zanjones que permanecen secos gran parte del año. Este sistema está sujeto a las lluvias que, en pocas horas, desbordan los cauces, cortando el paso aun en los mencionados



**Figura 8 – Aduana de Paysandú en las inundaciones de 1941.**

Fuente: Foto archivo Loïc Menanteau

---

<sup>40</sup> Félix de Azara fue, militar, ingeniero, cartógrafo, antropólogo y naturalista español, designado por la corona para fijar los límites entre los dominios españoles y portugueses en América, una vez firmado el tratado de San Idelfonso en 1777. Vivió en América 20 años.

zanjones. Es común la expresión “hay que esperar que el arroyo dé vado” o “que dé paso” entre los lugareños.

Las inundaciones afectan la circulación y, en muchos casos, parte de los centros poblados que se localizan en sus orillas. En ambos márgenes se recuerda a las inundaciones de 1941 y 1959.<sup>41</sup>

Este régimen de crecidas explica la existencia de muchas infraestructuras de navegación que se desarrollan a dos niveles.



**1.** Muelle en las instalaciones del frigorífico Yuquerí, sobre el río Uruguay  
Foto de la autora



**2.** Embarcadero del frigorífico Liebig, sobre el río Uruguay  
Foto de Loïc Menanteau



**3.** Embarcadero en las instalaciones del saladero Santa Marta, sobre el arroyo Bequeló, afluente del río Negro  
Foto de la autora



**Figura 9 – Infraestructuras de navegación a dos niveles**

<sup>41</sup> En 1959 las aguas dejaron 20.000 kilómetros cuadrados sumergidos en la provincia de Entre Ríos. A los 11 días de lluvias ininterrumpidas el río Uruguay había subido 12 metros por sobre la cota cero, dejando bajo agua gran parte de las ciudades de Salto y Concordia primero, y avanzando sobre las ciudades localizadas aguas abajo después. El temporal que provocó estas inundaciones duró casi un mes, al cabo del cual el río Uruguay había superado la cota 18 metros a la altura de la ciudad uruguaya de Salto.

De esta extensa red fluvial son pocos los cursos considerados navegables. El río Uruguay históricamente ha sido la ruta de comunicación, pese a la localización de los saltos de agua donde hoy se encuentra la represa hidroeléctrica binacional de Salto Grande. Estos saltos no representan un obstáculo insalvable para la utilización del río como ruta a las misiones jesuíticas del norte.

Hasta entrado el siglo XX se desarrolla, además, transporte de pasajeros que, con distinta frecuencia, vincula fundamentalmente la ciudad de Buenos Aires con las ciudades de Salto y Concordia hasta los años 60 del siglo XX. El transporte de mercancías se realiza en diferentes momentos históricos entre los diversos puertos y embarcaderos en sus márgenes. En la actualidad algunos de estos puertos permanecen activos, existiendo navegación deportiva y comercial.

En la margen uruguaya los ríos Negro y San Salvador constituyen los otros dos cursos navegables.<sup>42</sup> Al igual que en el río Uruguay, en ellos se localiza equipamiento para la navegación comercial y deportiva. En la margen argentina el río Gualaguaychú es el único curso de agua navegable en este tramo. Igualmente posee equipamiento náutico, utilizándose actualmente para navegación deportiva.

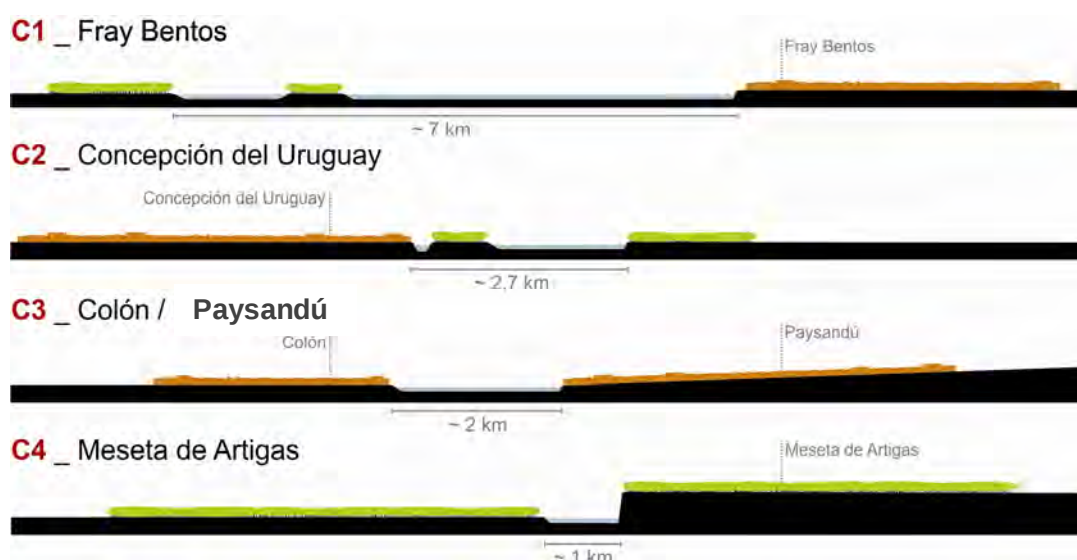
El mapa elaborado recoge los principales cursos de agua, aunque si consideramos la red de pequeñas cañadas y cursos secundarios que desembocan en el río Uruguay, podemos comprender las dificultades que representó transitar este territorio mientras no se consolida la red de carreteras y puentes, explicando la importancia que mantuvo la navegación del río como vía de penetración hasta avanzado el siglo XX. Estas dificultades se ven agravadas por las extensas planicies de inundación de la margen argentina, fundamentalmente en el delta del río Paraná.

Si la red de caminos que conforman los cursos de agua fue determinante para que las primeras fundaciones de poblados surgieran en sus márgenes, el sistema de inundaciones permite comprender la lógica de emplazamiento de estos centros urbanos. Ubicados en las márgenes de los ríos navegables, asociados a los primeros puertos, sin embargo se alejan de la ribera, o se localizan sobre los barrancos, buscando la protección a las crecidas, aunque posteriormente se extiendan, acercándose al río. Los primeros planos trazados para los mismos y la localización de sus plazas principales, están condicionados por la red fluvial.

---

<sup>42</sup> Otros ríos como el Daymán en Uruguay y el Gualaguaychú en Argentina, sólo son navegables en los primeros km. de su desembocadura.

Esta característica es común a las fundaciones realizadas por orden de la corona y a las de origen misionero.<sup>43</sup>



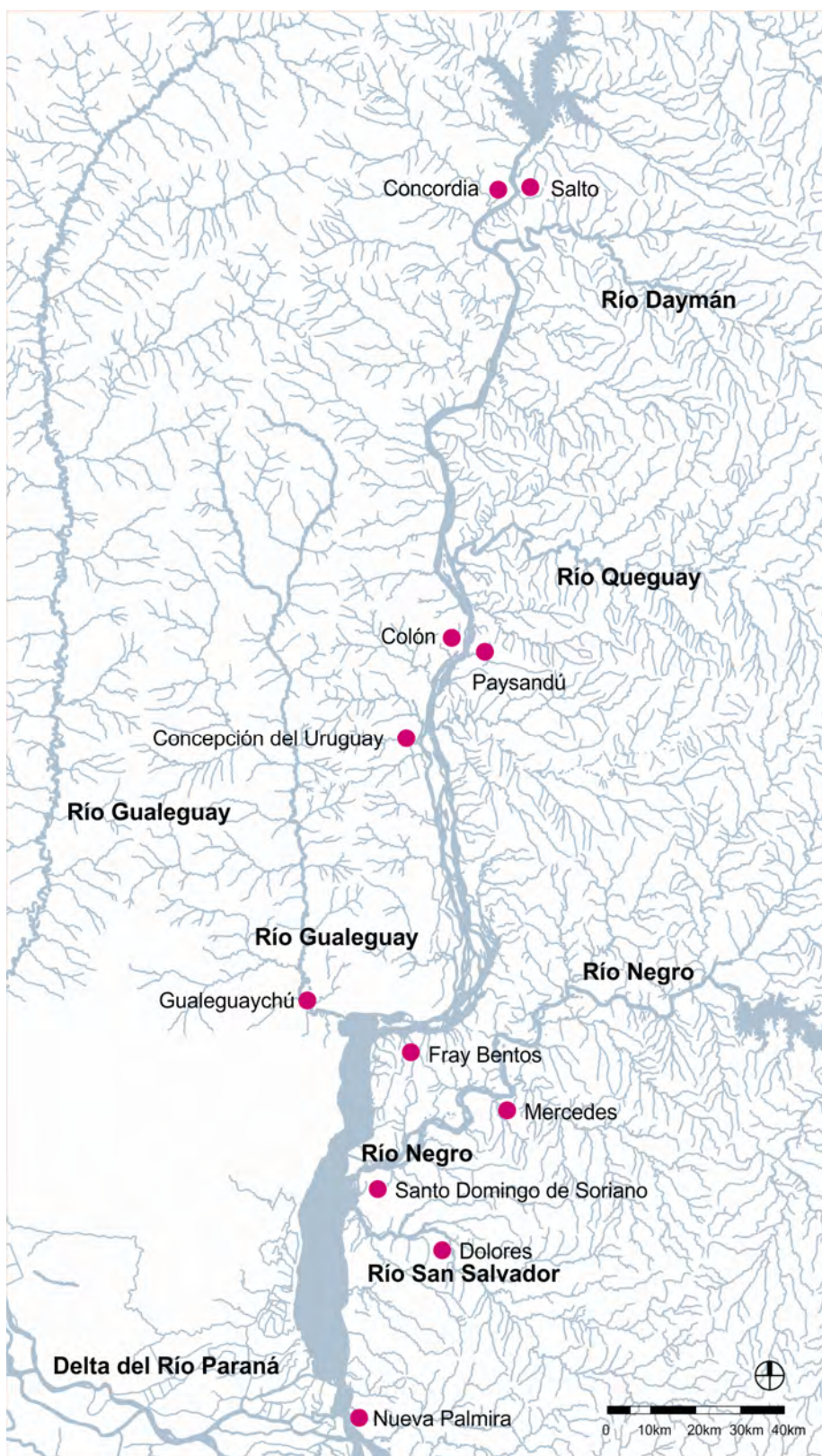
**Figura 10- Diversas situaciones en las márgenes del río Uruguay, secciones esquemáticas**

Fuente: Elaboración propia en base a planos del SGM, IGN, IDE y Carta del Río Uruguay

Las instalaciones de los saladeros y frigoríficos siguen las mismas pautas que los poblados para su localización. Las instalaciones principales se ubican a salvo de las inundaciones, aunque esto signifique trasladar la producción algunos cientos de metros para el embarque en sus propios muelles, o la construcción de éstos a más de un nivel de modo de garantizar su funcionamiento permanente.<sup>44</sup>

<sup>43</sup> En las láminas 11,12, 37,39, 41, 42 y 44 del atlas se redibujan los primeros planos de algunas de las principales ciudades. La lámina 21 presenta la totalidad de centros urbanos, localizando sus áreas fundacionales.

<sup>44</sup> Las láminas 17, 18 y 19 del atlas presentan los esquemas de localización de algunos de los saladeros del bajo Uruguay.



**Figura 11 – Hidrografía**

Fuentes: Instituto Geográfico Nacional argentino, Servicio Geográfico Militar uruguayo, Infraestructura de Datos Espaciales, Uruguay. Elaboración propia

## Planicies de inundación

En las márgenes de los cursos de agua se desarrollan planicies de inundación que constituyen manchas en el paisaje (Evia y Gudynas, 2000). Además de su función ecosistémica y su valor biológico<sup>45</sup>, desde la perspectiva de esta investigación, su importancia radica en dos aspectos:

- en primer lugar por su relevancia en la caracterización del paisaje, conformando unidades claramente diferenciadas en la pradera predominante. Estas planicies se inundan estacionalmente constituyendo paisajes muy dinámicos. Tradicionalmente se han utilizado con fines ganaderos, aunque se han incorporado otros usos como la forestación con sauces y álamos. Las escasas construcciones que se localizan en ellas, se elevan sobre palafitos o se colocan en los albardones.<sup>46</sup>
- en segundo lugar por su incidencia en la ocupación histórica del territorio, actuando como barrera para la accesibilidad. Basta imaginar lo que representó sortear los 320 kilómetros de extensión del delta del río Paraná desde su desembocadura a su comienzo en la provincia de Santa Fé, para comprender el aislamiento de la actual provincia de Entre Ríos con respecto a la capital Buenos Aires. Esta situación, en conjunto con la distancia del litoral uruguayo respecto a la ciudad de Montevideo y las dificultades de atravesamiento del territorio oriental en sus comienzos, sin duda favoreció históricamente la comunicación entre ambas márgenes del río.<sup>47</sup>

El Delta del Paraná constituye la planicie de inundación más importante de esta región. Se extiende en gran parte del Sudoeste de la provincia de Entre Ríos y en el Noreste de la de Buenos Aires.<sup>48</sup>

Formado por el aporte permanente de sedimentos provenientes del río Paraná y sus afluentes, está sujeto a inundaciones periódicas y prolongadas por el desborde del río, aunque también a otras ocasionadas por los fuertes vientos del Sudeste que provocan la intrusión de agua salina del Río de la Plata. A diferencia de las anteriores éstas duran unos pocos días.

Por el aumento de salinidad que provocan, hacen que los sectores Sudeste y centro del delta, los más afectados por las mismas, sean utilizados fundamentalmente para el desarrollo ganadero, mientras que el sector Noroeste se presenta como de aptitud ganadero-agrícola.

---

<sup>45</sup> Por la abundancia de especies de flora y fauna fueron fuente de recursos para los aborígenes de la región, quienes las ocupaban estacionalmente.

<sup>46</sup> Zonas más elevadas, en general quedan liberadas de la inundación.

<sup>47</sup> De hecho algunas de las primeras fundaciones fueron establecidas primero en una de sus márgenes para luego ser trasladadas a la otra.

<sup>48</sup> El Delta del Paraná abarca una superficie de 17.500 kilómetros cuadrados en la provincia de Entre Ríos, en la que se desarrolla más del 80% de su superficie. Es el único delta del mundo que no desemboca en el mar.



**Figura 12 – Planicies de inundación**

Fuentes: Instituto Geográfico Nacional argentino, Servicio Geográfico Militar uruguayo, Infraestructura de Datos Espaciales, Uruguay, Sistema Federal de Áreas Protegidas y Eco-Regiones de la Argentina, Sistema Nacional de Áreas protegidas de Uruguay. Elaboración propia



Tanto en la Provincia de Entre Ríos, como en la margen uruguaya se desarrollan otras planicies de inundación de menor extensión. A modo de ejemplo, las llamadas lagunas de Morán en Guaquaychú de 3.600 hectáreas, o los Esteros de Farrapos de 6.300 hectáreas, próximos a Nuevo Berlín, forman parte de éstas. En general en las partes bajas de las lomadas, fundamentalmente en Entre Ríos, se forman bañados o esteros, dado la lenta permeabilidad del suelo compuesto básicamente por arcilla y limo en sus horizontes superiores.

Se han mapeado aquellas que, por su extensión, han condicionado la estructuración del territorio del bajo Uruguay y las que hoy revisten especial interés para su protección, ya que la misma está fundamentada no sólo en su interés natural, sino además en la importancia del patrimonio arqueológico asociado a las mismas. En este último caso son fuente de información sobre la interacción de las comunidades de ambas márgenes del río.



**Figura 13- Imágenes del Delta del Paraná**  
Fotos de la autora

## Orografía

### Una penillanura suavemente ondulada

El relieve en general en ambas márgenes es, en general, ondulado, conformado por lomadas de suaves pendientes que definen valles amplios y aplanados en los que se desarrollan los cursos de agua<sup>49</sup>. En las lomadas y mesetas con escarpas<sup>50</sup> del litoral oeste se agrupan una gama de situaciones diversas, en una amplia franja de ancho variable en ambas márgenes del bajo río Uruguay. Es la unidad de paisaje que Giuffra llama penillanura litoral y que Evia y Gudynas denominan litoral Suroeste, ambas caracterizaciones fuertemente centradas en las formas del relieve. Es de destacar que en la provincia de Entre Ríos estas formas de llanura ondulada o cuchillas redondeadas modeladas por el proceso de erosión fluvial cambian hacia el río Paraná, donde los cauces se ahondan, definiendo paredes de hasta 15 metros. (Felquer y Moreira, 1962) Sin embargo, las características en la cuenca baja del río Uruguay son similares a las de la margen uruguaya.



**Figura 14- Imagen de la margen Argentina, entre Gualeguaychú y Concepción del Uruguay, desde la ruta 14**

Foto de la autora

Al transitar por la zona se perciben matices diferentes entre ambas márgenes del río. Una vez que se abandona la llanura del delta del Paraná el terreno comienza a ondularse suavemente a ambos lados de la ruta 14. Esta situación predomina hasta la ciudad de Concordia, permitiendo visuales lejanas en el paisaje. En la margen uruguaya, si bien igualmente predominan las lomadas, éstas presentan mayores pendientes y se perciben con mayor profusión.

---

<sup>49</sup> Los valles de los principales afluentes que llegan más o menos perpendiculares al curso principal, forman valles de segundo o tercer orden separados por alturas que han escapado al desgaste. (Giuffra, 1935, p. 52)

<sup>50</sup> Escarpa: declive áspero del terreno. Definición de la RAE

El horizonte se acerca y la oportunidad de visiones lejanas sólo se recupera en las proximidades de la margen del río.<sup>51</sup> El mapeo de la orografía permite explicar estos matices.



**Figura 15- Imagen de la margen uruguaya entre Paysandú y Fray Bentos, desde la ruta 24**

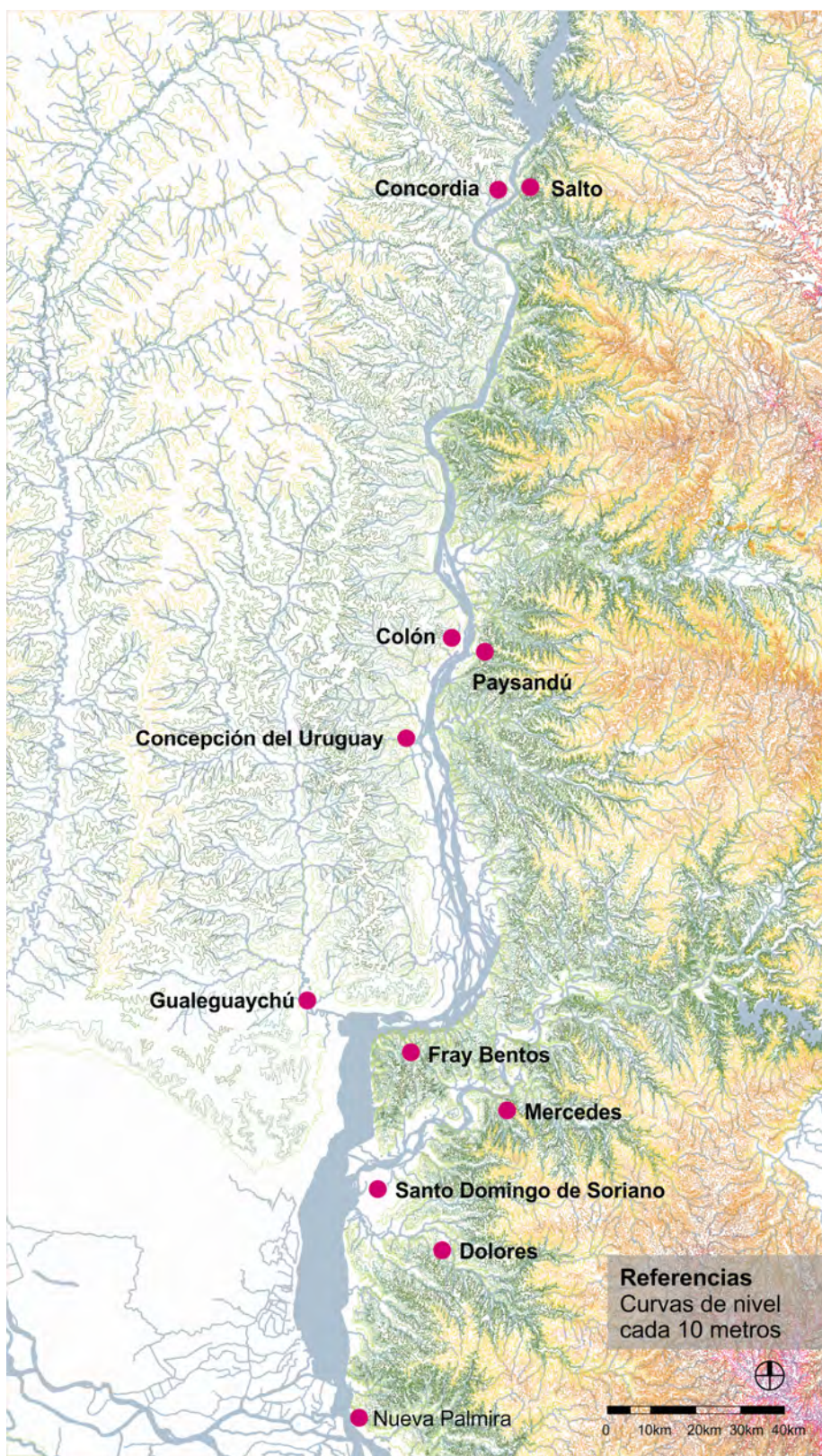
Foto de la autora

Realicé los dibujos en dos instancias; en primer lugar recogí las curvas de nivel cada 10 metros. Esto puso de manifiesto la forma general de la orografía en cada margen y las alturas máximas y permitió verificar la percepción inicial.

La lectura de la topografía presenta matices; en la margen argentina las curvas de nivel son más suaves y abiertas, lo que en tercera dimensión se traduce en suaves lomadas, mientras que en la margen uruguaya éstas suelen aparecer coronadas por pendientes pequeñas pero lo suficientemente bruscas, dejando al descubierto las rocas más antiguas. (Giuffra, 1935) Si se observa el mapa generado se destaca la diferencia en las alturas máximas y la distancia respecto al río Uruguay en que éstas se localizan. A modo de ejemplo, la cota 50 se encuentra a 26 kilómetros de la margen del río en territorio argentino, y a 10 kilómetros en territorio uruguayo a la altura de la ciudad de Colón. Separa la divisoria de aguas de la cuenca entre los ríos Gualedguay y Paraná en Entre Ríos y las estribaciones del Sistema o Altiplano de Haedo en Uruguay. Esta constatación permitió simplificar el dibujo, sintetizando la información relevante en un plano en el que se incluyen las curvas cada 50 metros.

---

<sup>51</sup> Las fotos tomadas de ambas márgenes corresponden al mismo tramo del bajo Uruguay.



**Figura 16 – Orografía, curvas de nivel cada 10 metros**

Fuentes: Instituto Geográfico Nacional argentino, Servicio Geográfico Militar uruguayo, Infraestructura de Datos Espaciales, Uruguay. Elaboración propia



**Figura 17 – Orografía y barrancos**  
**Curvas de nivel cada 50 metros**

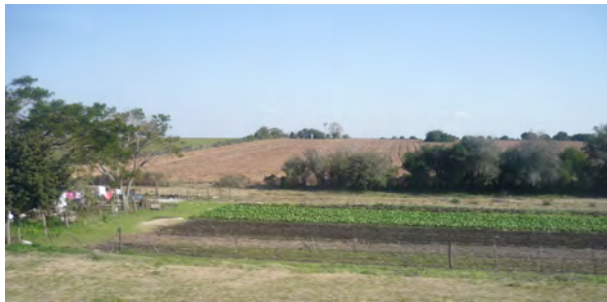
Fuentes: Instituto Geográfico Nacional argentino, Servicio Geográfico Militar uruguayo, Infraestructura de Datos Espaciales, Uruguay, Carta Río Uruguay (km 0-334).  
 Elaboración propia

Lo que realmente caracteriza este tramo del río Uruguay es el contraste entre ambas orillas: en Argentina predominan las bajas y anegadizas, mientras que en Uruguay son altas, presentando barrancos en varios tramos.

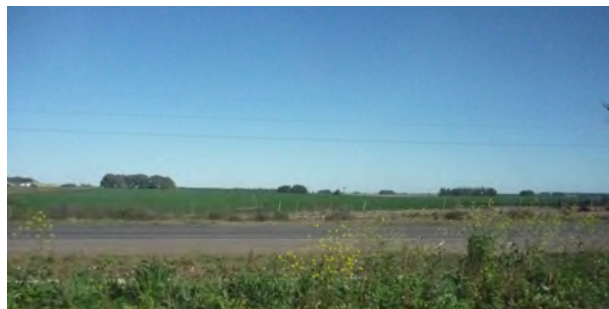
Además de algunos puntos privilegiados, como la Meseta de Artigas, que permiten amplias visuales, son varias las oportunidades de capturar la visión directa del territorio vecino o de las islas frentistas.

Hoy existe forestación artificial en amplios sectores, sin embargo, todavía resulta posible experimentar el dominio visual de la costa que enfrentaban los primeros habitantes de estos territorios, aún sobre el monte ribereño.

La altimetría de las costas y sus adyacencias, son determinantes para la instalación de actividades industriales y poblados a salvo de la inundación. En el caso de la fundación de poblados, además, se buscan posiciones altas con fines defensivos. Finalmente es interesante constatar que, desde el punto de vista del relieve, no existen impedimentos para la conectividad entre distintos puntos del territorio, para el establecimiento de poblados o para su uso productivo.



Paisaje uruguayo en los alrededores de Fray Bentos  
Foto de la autora



Paisaje argentino en los alrededores de Colón  
Foto de la autora



Arenales en la costa argentina, al Norte de Colón  
Foto de la autora



Vista del río Uruguay desde la Meseta de Artigas,  
Uruguay  
Foto de Loïc Menanteau

**Figura 18- La penillanura y las costas**

## **Pradera y monte**

### **Un nuevo dibujo del agua**

La vegetación predominante en Uruguay y en la región pampeana, en la que se localiza la provincia de Entre Ríos, es la pradera natural conformada por más de 400 especies de gramíneas, cuyos ciclos anuales aseguran la cobertura vegetal a lo largo de todo el año. Esta cobertura vegetal, junto con la abundancia de agua, posibilitó la extensión natural del ganado vacuno, que constituyó el motor de desarrollo y la gran riqueza de la región, colocándola en el centro de interés del conquistador.

El monte<sup>52</sup> ribereño se desarrolla a lo largo de los cursos de agua y en las lagunas e islas. Asociado a las planicies fluviales conforma corredores biológicos.<sup>53</sup> Además de su valor ecosistémico, su importancia para esta investigación radica en dos aspectos:

- su vínculo con el paisaje visual. Su continuidad permite identificar, a la distancia, la existencia de cursos de agua, constituyendo una referencia para el habitante local.
- las especies vegetales que lo conforman y la fauna que lo habita son fuente de recursos para los pobladores y condiciona la implantación de centros poblados en sus proximidades.<sup>54</sup>

Está compuesto por tres bandas de especies de diferente porte y características.<sup>55</sup> Las especies vinculadas directamente con el agua juegan un papel muy importante en la conservación del cauce, ya que protegen sus márgenes de la erosión con sus raíces y contribuyen a bajar la velocidad del agua con sus ramajes. Su ancho está asociado a la planicie de inundación. Esto provoca que sean más extensos en cauces con amplias planicies o en el encuentro de los cursos de agua. Tal es el caso de la desembocadura del río Queguay Chico en el río Queguay Grande, próximo al área de estudio en donde se localiza el monte ribereño más extenso del

---

<sup>52</sup> Se denomina monte al bosque formado por asociación de especies vegetales nativas.

<sup>53</sup> La distribución de los biomas se vincula a las características climáticas, en el escenario de cambio climático, los corredores biológicos se tornan una pieza clave para facilitar la migración y dispersión de especies de flora y fauna silvestres, en la adaptación a las nuevas condiciones, asegurando su conservación a largo plazo. En este sentido su consideración como componente fundamental del territorio reviste particular interés.

<sup>54</sup> Este aspecto se trata en los capítulos que componen la tercera parte de la investigación.

<sup>55</sup> En contacto con el agua se desarrollan especies hidrófilas entre las que se encuentran el sauce criollo, sarandí colorado, sarandí blanco y mataojos. En la banda intermedia en la que se encuentran el coronilla, arrayán, chal-chal y el guayabo colorado. En los márgenes y en contacto con la pradera predominan el tala, molle rastrero, espina amarilla y coronilla. (Delfino y Piaggio, 1996).

Uruguay. A medida que aumenta la salinidad, en la medida en que se avanza hacia la desembocadura del Río de la Plata, el monte ribereño tiende a desaparecer. En particular, los bosques subtropicales propios de los grandes ríos, el Paraná y el Uruguay, son intrusiones hacia el Sur del bosque Paranaense, caracterizados por especies como el ibirapitá, guayubira, ingá y lapacho y el monte de algarrobo que se extiende a lo largo de todo el río hasta las costas sobre el Río de la Plata. La existencia de estos corredores permite el desarrollo de especies de mayor porte, al igual que la presencia de fauna más diversa y abundante.



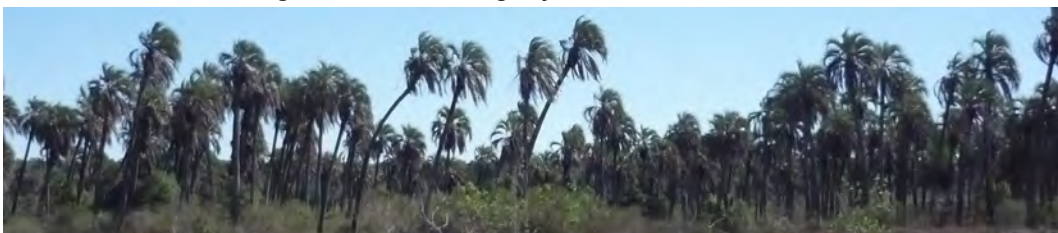
**Figura 19- Monte ribereño a orillas del río Uruguay-** Vista de la margen argentina desde Uruguay- al Norte de la Meseta de Artigas  
Foto de la autora

El monte parque es una formación típica del río Uruguay se desarrolla entre el monte ribereño y la pradera y se caracteriza por especies dispersas en un tapiz de pradera. En particular este tipo de monte ha sido muy agredido ya que la madera de muchas de las especies que lo componen es muy apreciada para la realización de postes de alambrado, construcciones rurales y pavimentos, así como su utilización como combustible. Por otra parte suele localizarse sobre suelos muy apreciados para la agricultura por lo que la amenaza del avance de las actividades productivas sobre el área de monte es constante.

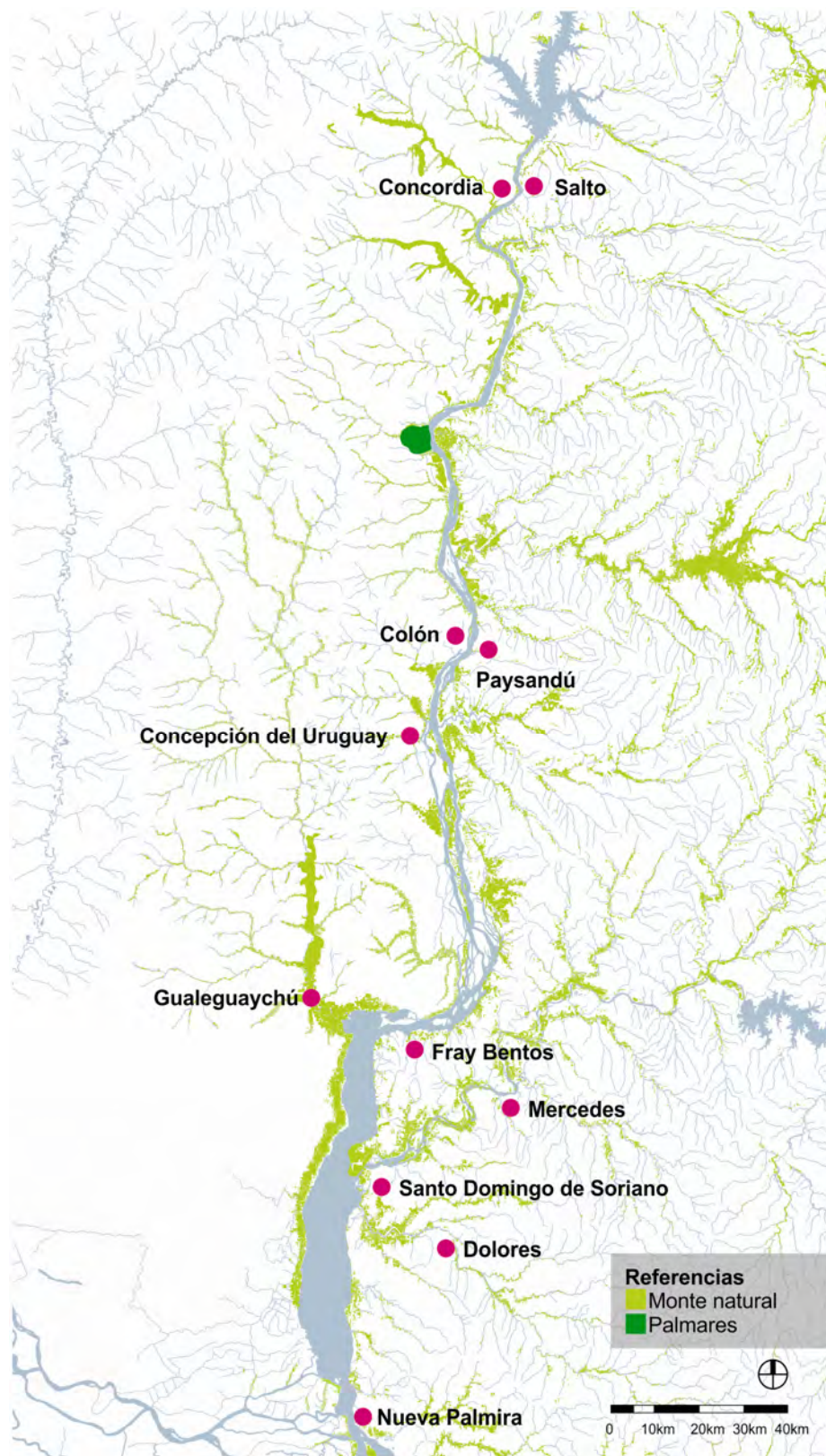


**Figura 20- Monte parque a orillas del río Uruguay-** Margen uruguaya, saladero Guaviyú  
Foto de la autora

Palmerales de la especie Yatay se extienden en forma irregular en una amplia banda en ambas márgenes del río Uruguay.



**Figura 21- Palmerales de Yatay al Norte de Colón-** Argentina  
Foto de la autora



**Figura 22-Monte nativo**

Fuentes: Instituto Geográfico Nacional argentino, Servicio Geográfico Militar uruguayo, Infraestructura de Datos Espaciales, Uruguay, Ministerio de Agricultura , Ganadería y Pesca del Uruguay, Centro de Investigaciones Científicas y Transferencia de Tecnología a la Producción, Argentina. Elaboración propia



## CAPITULO 4

### El paisaje del bajo río Uruguay hoy La dimensión cultural



El territorio es construcción histórica, espacio en el que el hombre se ha asentado a lo largo del tiempo con diferentes lógicas (defensivas o productivas entre otras).

El territorio es soporte funcional, producto de los requerimientos específicos de las diferentes formas de uso y ocupación del suelo. Acoge una compleja red de infraestructuras cada vez más diversa y jerarquizada, capaz de absorber los flujos de personas y mercancías en ámbitos cada vez más amplios y en proceso de redefinición constante. Absorbe además la demanda de espacios específicos para albergar nuevas funciones.

El territorio es construcción colectiva, refleja la relación entre su forma y la población que lo habita. Tiene una dimensión social y cultural que se manifiesta en signos físicos con significados diferentes según quién, y en qué momento, los interprete.

Esta relación del hombre y el territorio, de la cultura sobre el soporte físico, produce paisaje. ¿Qué señales pueden leerse de esta relación? ¿Cuáles son las relevantes para comprender los paisajes del bajo río Uruguay? Se seleccionaron dos:

- Los modos de recorrer el territorio, que determinan la accesibilidad y la relación entre diferentes zonas del bajo Uruguay, marcando tiempos y velocidades de desplazamiento y materializando, en muchos casos, elementos de referencia para las localidades.
- Las formas de uso y ocupación del suelo, que expresan cómo se ha materializado la relación entre el hombre y su territorio; en definitiva, el paisaje cultural.

Al igual que en la interpretación del soporte físico, también aquí se construyeron una serie de planos recogiendo la información de ambas márgenes. En ellos se evidencia el papel del río, como una pieza clave en los criterios para ocupar y establecer usos del suelo. Algunas de las descripciones y análisis elaborados en el transcurso de la investigación se adjuntan en el anexo de este capítulo ya que se considera que pueden aportar datos complementarios o aclaratorios.

## Los modos de recorrer el territorio

### Las señales del pasado

Tres componentes determinan la accesibilidad al bajo Uruguay hoy:

- el sistema de rutas y caminos por el que se canaliza la mayor parte del tránsito de personas y mercancías y que tiene sus puntos de contacto en los tres puentes binacionales construidos en la década de 1970,
- el sistema ferroviario de cada nación, originalmente para el transporte de pasajeros y mercancías,
- el sistema portuario, compuesto por puertos comerciales y deportivos asociados a los principales centros urbanos.

La importancia de Buenos Aires y Montevideo como puertos de ultramar consolidó un modelo radial en el que las principales rutas confluyen hacia las capitales.<sup>56</sup>

A lo largo del bajo Uruguay estas vías vinculan las principales ciudades en cada margen y se conectan en los puentes internacionales que unen Fray Bentos con Gualeguaychú, Paysandú con Colón y Salto con Concordia.

Su trazado permite atravesar la región y capturar imágenes del paisaje rural, identificando algunos matices.

Desde estas rutas principales, una serie de caminos rurales de menor jerarquía, muchos de ellos sin pavimentar y sujetos a cortes por crecidas de cursos de agua, permiten acceder a los centros poblados, colonias agrícolas y establecimientos rurales del área. La densidad y regularidad de esta red responde a las



**Figura 23 - Esquema de rutas nacionales**

Fuentes: SGM, IGN. Elaboración propia

<sup>56</sup> En Argentina la localización de otras terminales portuarias como la de Mar del Plata, Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia o Río Gallegos, por mencionar algunas de las 14 terminales portuarias de ultramar, han generado nuevas tensiones en el territorio, sin embargo el modelo original se mantiene.

características del parcelario rural, su trazado depende de los gobiernos departamentales.<sup>57</sup>

El acceso a las costas del río Uruguay, fuera de las ciudades, se realiza por caminos rurales, perpendiculares a la costa.



**Figura 24- Red vial**

Fuentes: Instituto Geográfico Nacional argentino, Servicio Geográfico Militar uruguayo, Infraestructura de Datos Espaciales, Uruguay. Elaboración propia

<sup>57</sup> Los departamentos son unidades político-administrativas en las que se divide el territorio provincial en el caso argentino y de la República Oriental del Uruguay.

Al igual que las rutas nacionales, la red ferroviaria, trazada en el siglo XIX, refleja la supremacía de los puertos principales, confluyendo hacia Montevideo y Buenos Aires. En Uruguay, y en gran parte de la Argentina, ésta solamente se utiliza para el transporte de carga. En el bajo Uruguay, las trazas del ferrocarril, paralelas al cauce del río, refuerzan las conexiones entre las ciudades en sus márgenes, aunque en este momento algunos tramos están inactivos.



**Figura 25- Equipamiento ferroviario, trazas en el territorio**

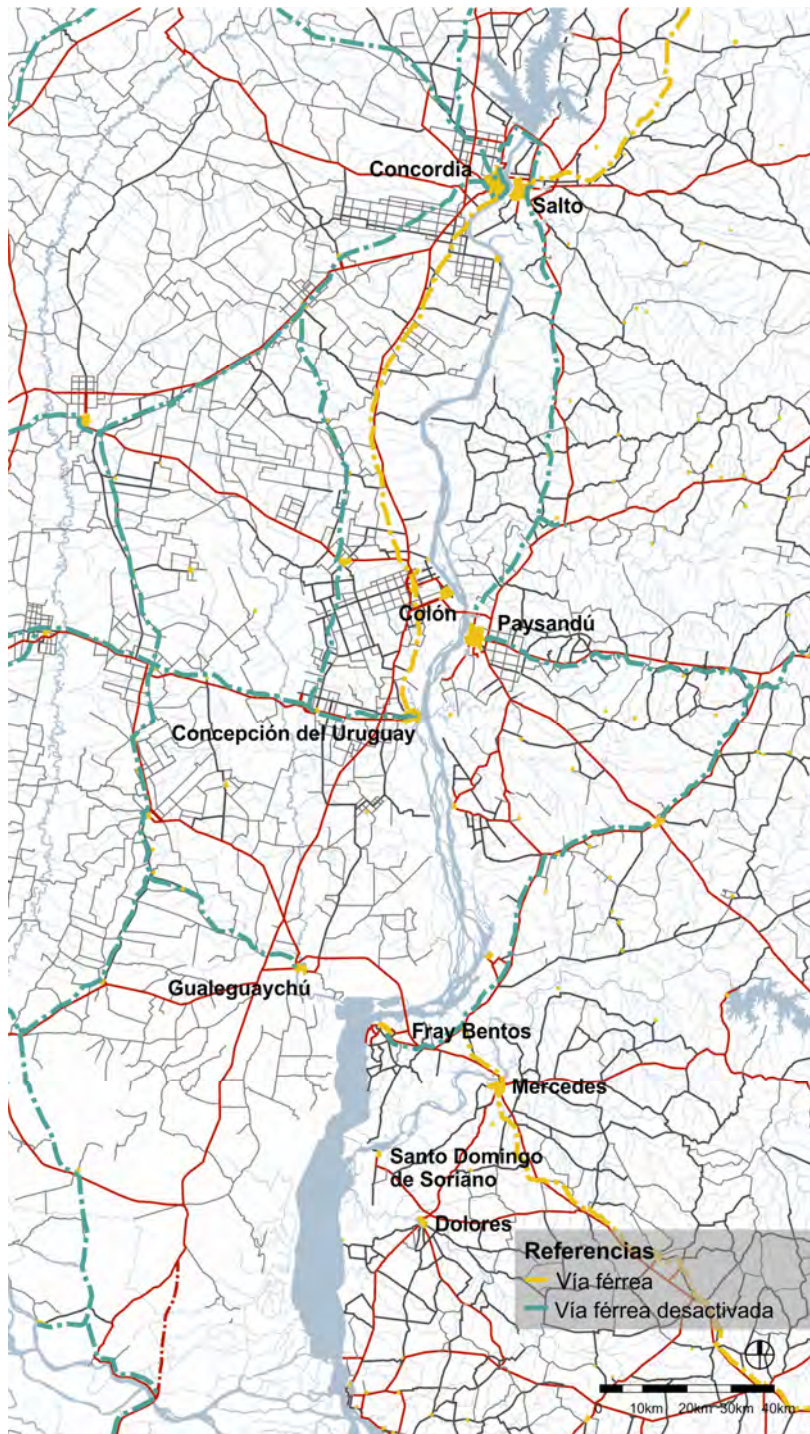
Estaciones de Fray Bentos, Paysandú y Salto en Uruguay y Ubajay y Gualeguaychú en Argentina

Fotos del Equipo Patrimonio arquitectónico ferroviario en Uruguay de las estaciones uruguayas ▲

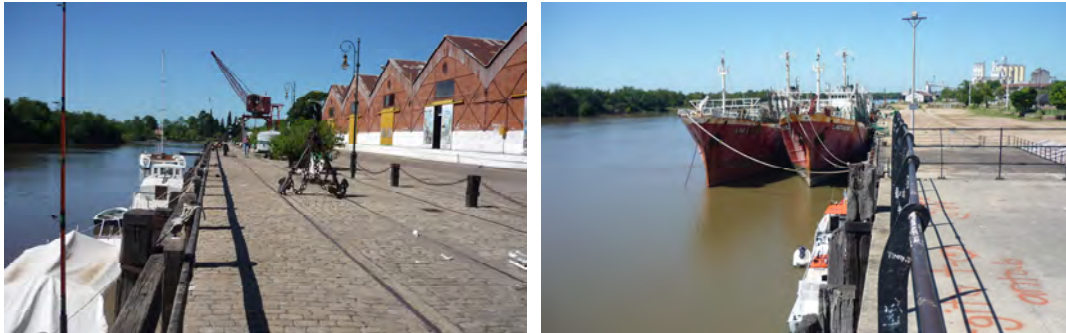
Fotos de la autora de las estaciones argentinas.

El tendido de las vías, en algunos tramos hoy desmanteladas, los magníficos puentes, las áreas de maniobras localizadas en las ciudades principales, las viejas estaciones, en muchos casos abandonadas o reconvertidas en equipamientos para los poblados, los tanques de agua para las viejas locomotoras, las señalizaciones de los pasos a nivel, jalonan el territorio y son las señales de una otrora intensa conexión de pasajeros y mercancías entre las áreas productivas y los principales puertos fluviales. La llegada del ferrocarril a los pueblos, algunos de ellos surgidos en torno a las estaciones, constituye un acontecimiento; las estaciones son un referente en la planta urbana y, mientras el transporte de pasajeros funciona,

acercarse a ver quien llega y quien se va, constituye una parte importante de la vida social.



**Figura 26- Red ferroviaria**  
Fuentes: Instituto Geográfico Nacional argentino, Servicio Geográfico Militar uruguayo, Infraestructura de Datos Espaciales, Administración de Ferrocarriles del Estado, Uruguay, Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Argentina.  
Elaboración propia

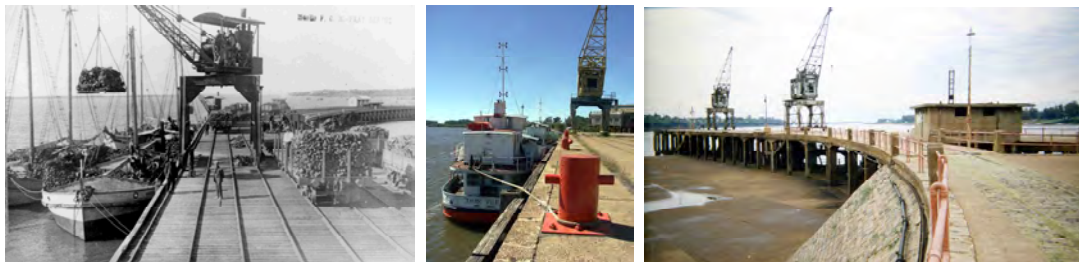


**Figura 27 -Instalaciones portuarias argentinas**

Paseo en puerto de Gualeguaychú-puerto de Concepción del Uruguay, fotos de la autora

La navegación en el río Uruguay es el primer modo de recorrer el territorio hasta la consolidación del sistema vial terrestre en el siglo XIX. Vía de penetración al territorio americano en los primeros momentos de la conquista y de acceso a los diversos asentamientos del período colonial, las huellas de esta actividad son visibles en sus orillas. Desde los primeros fondeaderos de los campamentos militares de la conquista o de las vaquerías de la colonia, se instalan una serie de puertos y embarcaderos que funcionan como un sistema para la llegada y salida de mercancías y productos de la región y para el transporte de pasajeros hasta entrado el siglo XX. Como se verá más adelante, los puertos adquieren autonomía, respondiendo a las necesidades del lugar en el que se localizan. En la actualidad no podemos hablar de un sistema, sino de una sucesión de puertos, localizados a ambas márgenes del bajo Uruguay, cada uno con una situación diferente. A la navegación comercial, se suma la navegación de esparcimiento y el surgimiento de puertos deportivos. Algunas de las instalaciones portuarias que han quedado obsoletas, cambian su función, al igual que las instalaciones ferroviarias, recuperándose hoy como espacios de uso público para la ciudad.

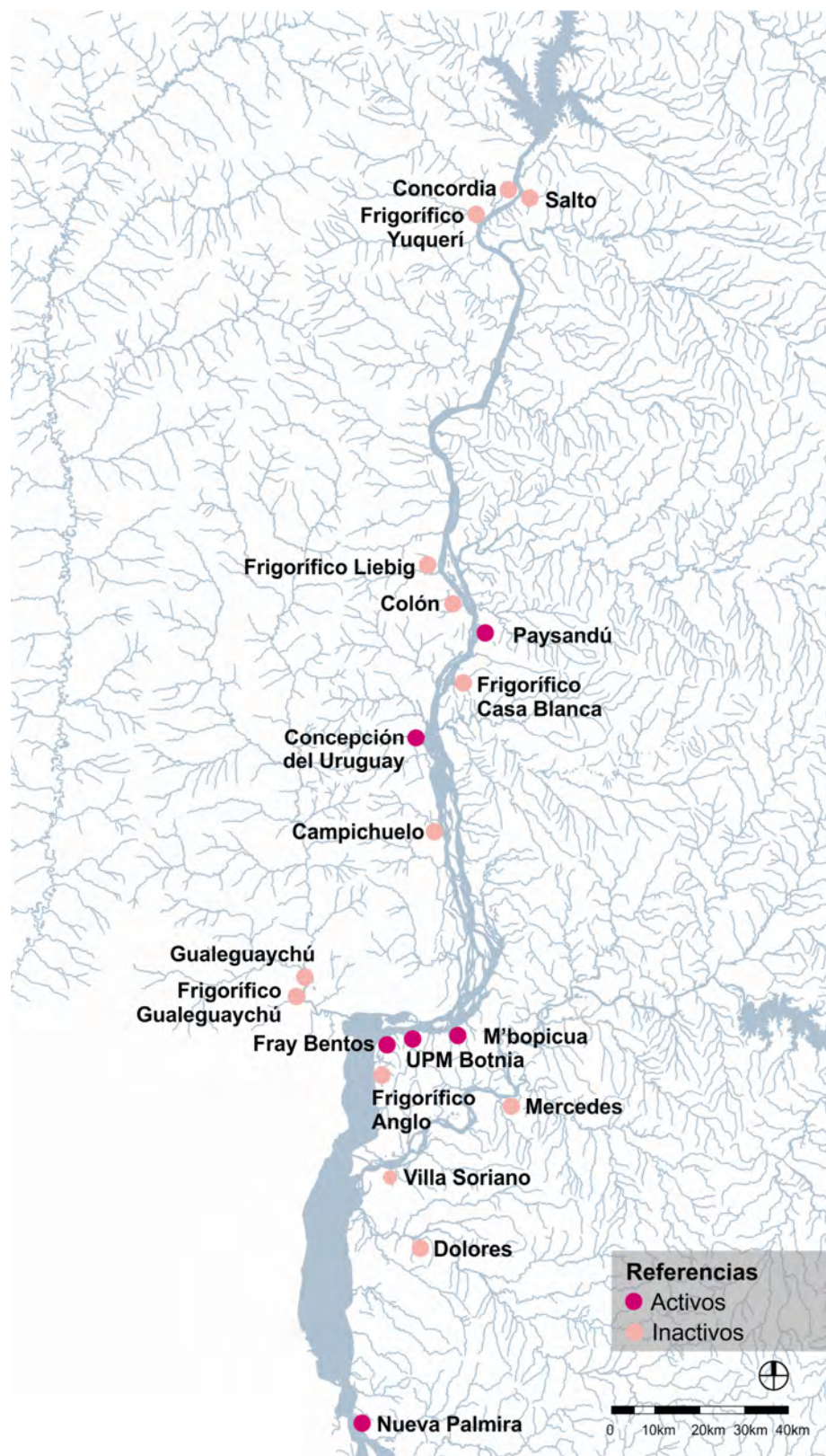
El mapa generado recoge las instalaciones portuarias comerciales más importantes del bajo Uruguay, aunque muchas de ellas se encuentren hoy inactivas o abandonadas. Sobre esta serie de puertos existen iniciativas para su mejora o reactivación, que ponen de manifiesto la posibilidad de recuperar la idea de una hidrovía del río Uruguay y de un sistema portuario.<sup>58</sup>



**Figura 28-Instalaciones portuarias uruguayas**

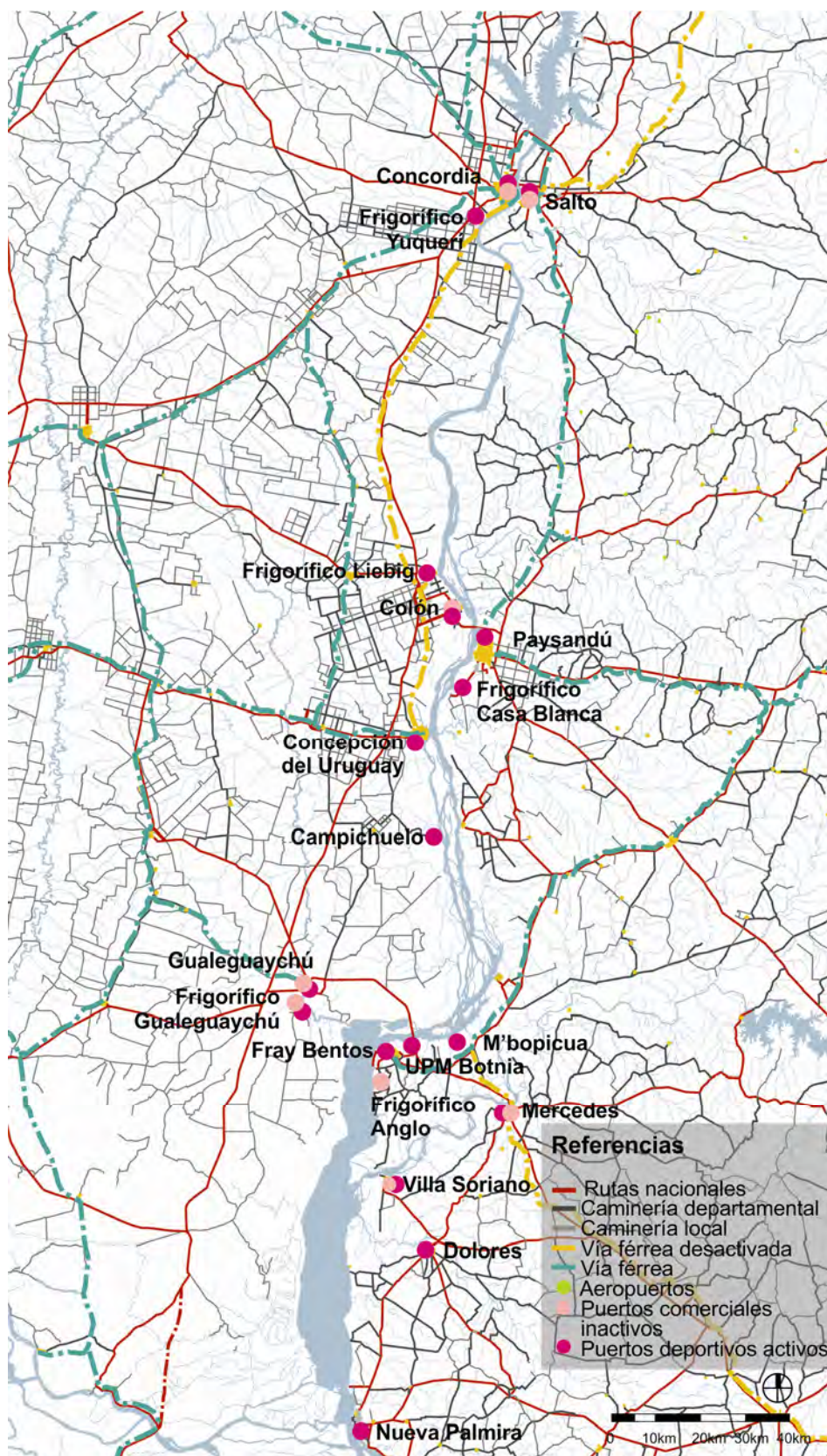
Fray Bentos en 1930-Paysandú y Salto, fotos Loïc Menanteau

<sup>58</sup> No se incluyen las que hoy tienen exclusivamente navegación deportiva.



**Figura 29- Puertos en el bajo Uruguay**

Fuentes: Instituto Geográfico Nacional argentino, Servicio Geográfico Militar uruguayo, Infraestructura de Datos Espaciales, Administración Nacional de Puertos y Dirección Nacional de Hidrografía Uruguay, Servicio de Hidrografía Naval Argentina.  
 Elaboración propia



**Figura 30- Modos de recorrer el territorio del bajo Uruguay-Plano síntesis**  
Fuentes: Elaboración propia

En síntesis, la accesibilidad al territorio del bajo río Uruguay actualmente está sostenida por el sistema carretero, aunque la reactivación del sistema portuario podría modificar esta realidad, recuperando el papel original del río como camino de agua.

## **Usos y ocupación**

### **El extenso paisaje rural**

El paisaje rural es predominante en el bajo río Uruguay. Las originales praderas naturales, que posibilitaron la rápida expansión del ganado, se modifican acogiendo el desarrollo agrícola. A finales de la década de 1970, Beretta señala situaciones diferentes en el espacio rural platense. La cría de ganado y la agricultura ocupan, prácticamente en partes iguales, la superficie productiva de las Provincias de Buenos Aires y Entre Ríos, dando lugar a la estancia agrícola, mientras que en Uruguay el 80% de la superficie productiva se dedica a la ganadería, determinando la estancia ganadera.<sup>59</sup>

La producción agrícola-ganadera es la predominante en la zona. Los granos (lino, trigo, maíz, sorgo y soja) son la principal producción agrícola, mientras que la actividad ganadera mayoritaria es bovina.

En los departamentos de Colón y Gualeguaychú se desarrolla, además, producción avícola, cubriendo la tercera parte de la demanda en pollo de la Argentina. Esta actividad ya es importante a comienzos del siglo XX, pero adquiere un mayor desarrollo industrial en la década del 50. Las instalaciones avícolas tienen una fuerte presencia en el paisaje.

En la margen uruguaya, el 51% de las explotaciones rurales tienen una superficie menor a 49 hectáreas, según datos del Sistema de Información del Censo Agropecuario. En la cartografía de la parcelación rural del Servicio de Infraestructura de Datos Espaciales se identifican aquellas áreas en las que se agrupan parcelas de menor tamaño, inmersas en una zona en que dominan las grandes unidades productivas ganaderas.<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> El censo agropecuario del 2000, realizado por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca de Uruguay identifica el 59 % de la superficie rural destinada a ganadería para producción de carne, mientras que el 11 % está destinada a lechería, el 10 % a forestación y el 12% al cultivo de cereales. No se disponen datos concretos para el momento actual, pero seguramente estas cifras se modifican por el avance de la forestación y la soja, como se verá más adelante.

<sup>60</sup> Según el Sistema de Información del Censo Agropecuario, el 40 % de las parcelas rurales de la margen uruguaya tienen una superficie entre 50 y 499 hectáreas, mientras que el 9% son de superficie mayor.

En extensas áreas de la margen argentina, se desarrolla una malla de caminos rurales, perpendiculares entre sí cada 2 kilómetros. Las unidades de 40 hectáreas que conforman, se dividen en dos o más parcelas. A diferencia de las anteriores, este trazado se desarrolla homogéneamente, sin reconocer particularidades del terreno.

En ambos casos son colonias agrarias que se localizan en la zona. En ellas el productor y su familia viven en el predio, participando todos en las tareas del campo.<sup>61</sup>

Tanto en el litoral uruguayo como en el argentino, el modo de asentamiento de la población dispersa en el territorio rural es similar. Las grandes superficies productivas, denominadas *estancias*, tienen su “casco” edificado en el que se localiza la vivienda del dueño y su familia -que en la actualidad no está permanentemente en el campo-, la vivienda del “encargado” o “capataz” -quien se hace cargo del establecimiento en ausencia del dueño-, la familia -que en general ayuda en las tareas domésticas-, los galpones para las herramientas de trabajo y el acopio de algunos productos como cueros, lana o raciones para los animales y el alojamiento de los peones.<sup>62</sup> En algunos casos, sobre todo en los cascos de estancia más antiguos, se agrega una pequeña capilla a este conjunto. En general se localizan en una zona alta, asociados a la existencia de forestación para protección y abrigo.

En el caso de las colonias, la localización del productor y su familia se realiza en la parcela, aunque existen diferencias en el caso uruguayo y en el argentino que se comentarán más adelante.

Los dos gráficos elaborados presentan una primera aproximación a la estructura del territorio rural. En el primero de ellos se identifican parcelas de extensión y uso similar en ambas márgenes del bajo Uruguay, mientras que en el segundo se identifican las zonas de parcelario menor, correspondientes a los usos intensivos de las colonias agrarias de ambas márgenes.

---

<sup>61</sup> Las diferencias entre sus trazados se explican en la tercera parte de este documento y en las láminas 23 a 26 del atlas.

<sup>62</sup> Los peones son trabajadores rurales cuyas familias no viven en el establecimiento productivo.



**Figura 31-Parcelario rural**

**1-**Proximidades de Gualeguaychú, Argentina, uso extensivo, superficie aproximada 350 hectáreas

**2-** Sur de Nuevo Berlín, Uruguay, uso extensivo, superficie aproximada 400 hectáreas

**3-**Este de San Javier, Uruguay, uso intensivo, superficie aproximada 40 hectáreas

**4-**Este de San José, Entre Ríos, uso intensivo. Unidades de 20-25 hectáreas, separadas por caminos rurales, que se subdividen en predios menores (en este caso dos)

Fuentes: Garavaglia, Infraestructura de Datos Espaciales. Elaboración propia sobre imágenes de Google Earth. En los cuatro casos, la altura a la que está tomada la imagen es 4,53 km

**1**



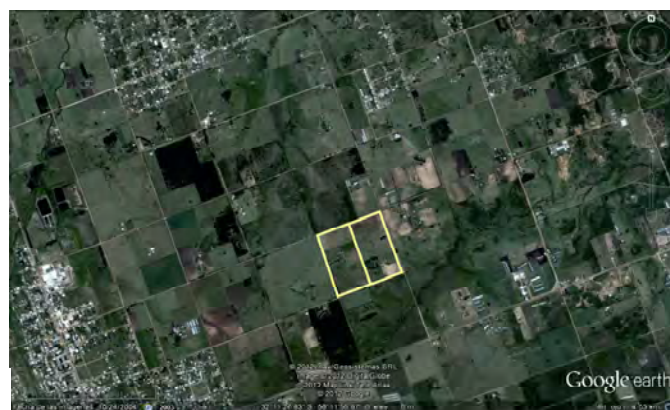
**2**

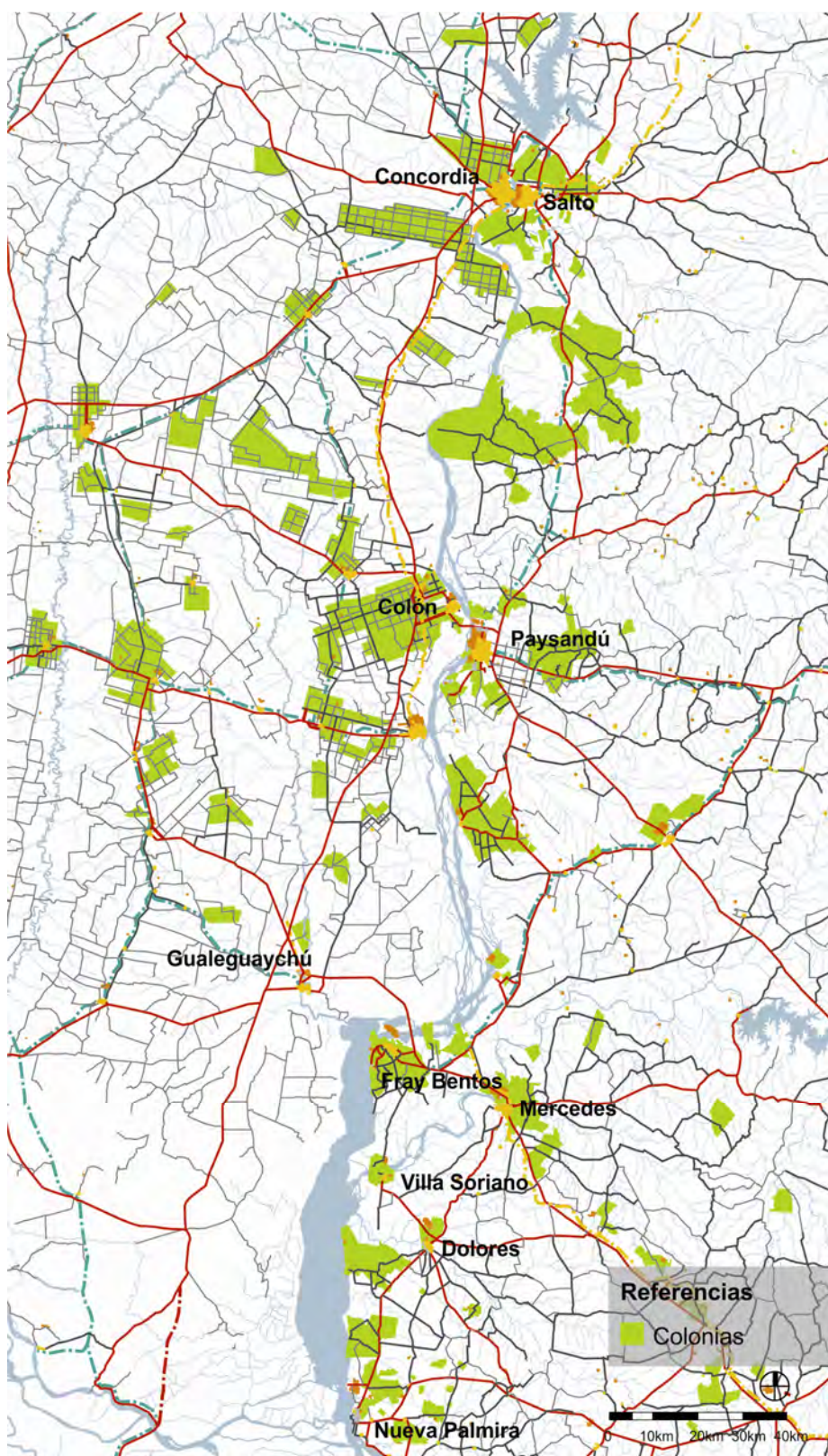


**3**



**4**





**Figura 32- Localización de colonias agrícolas**

Fuentes: Servicio Geográfico Militar, Instituto Geográfico Nacional, Infraestructura de Datos Espaciales, Instituto Nacional de Colonización de Uruguay, Planos del Archivo Provincial de Entre Ríos, Ministerio de Economía y Finanzas Argentina.

Elaboración propia

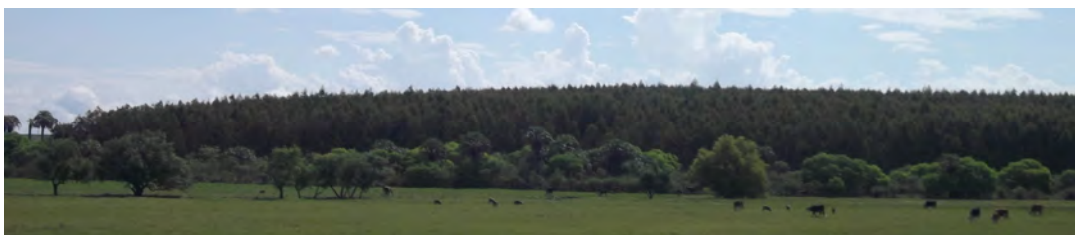
La incorporación de nuevas tecnologías ha modificado los modos de producción tanto agrícola como ganadera; sin embargo, estas modificaciones no se reflejan en cambios radicales en el paisaje.



**Figura 33-Cambios en la producción-Feedlot en las cercanías del río Uruguay, al Sur del río Negro** Foto de la autora

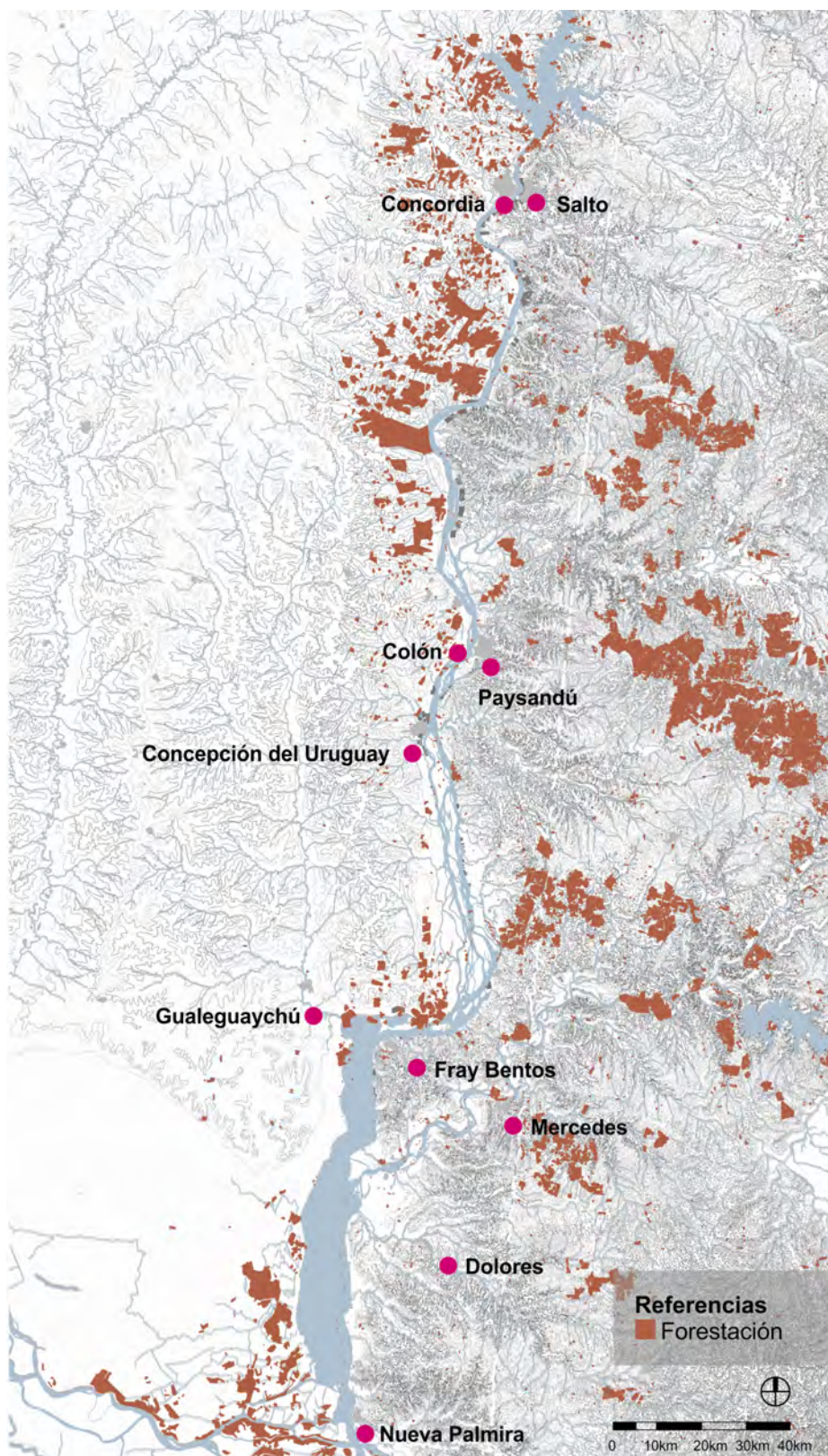
Los cambios más significativos han venido de la mano del aumento de escala de la forestación. Originalmente realizada para sombra y abrigo del ganado, como cortavientos en la agricultura intensiva, o como defensa del monte nativo, adquiere un desarrollo importante a partir de leyes para su fomento en ambas naciones. La sustitución del tapiz de la pradera por la verticalidad del bosque y el color verde intenso de la forestación sobre la tonalidad dominante en amplias zonas, modifica radicalmente el paisaje característico. Además de la modificación del sistema productivo, haciendo retroceder los usos fundamentalmente ganaderos, ocasiona un fuerte impacto sobre la infraestructura vial y portuaria que no está preparada para el transporte de vehículos de carga tan pesados, ni frecuentes en los momentos de zafra. Áreas de acopio en los puertos, actualización de la infraestructura existente, caminos y puentes calculados para cargas y tránsitos menores, son algunos de estos impactos, a los que se suma la falta de un estudio en profundidad sobre los impactos de la actividad forestal en los acuíferos, incremento del precio de la tierra y los riesgos de incendios forestales.<sup>63</sup>

A los efectos de esta investigación se ha considerado relevante el mapeo de las grandes áreas forestadas, de modo de poder visualizar su impacto real en el bajo Uruguay.



**Figura 34-Cambios en la producción- Forestación en San Javier** Foto de la autora

<sup>63</sup> En la provincia de Entre Ríos, en 1995 existían 1010 hectáreas forestadas, en 1999 las hectáreas aprobadas ascendían a 6970 y las forestadas a 5727. Estas cifras hablan de un incremento del 623% en las áreas aprobadas, de las cuales se forestaron realmente entre el 80 y el 90%. En Uruguay, las áreas forestadas se han incrementado un 934% de 70.529 hectáreas en 1990 a 659.803 hectáreas en el 2000. Cifras elaboradas por Cavagnaro, (2007) en "Forestación: Introducción a un estudio comparativo entre experiencias de Argentina y Uruguay".



**Figura 35- Forestación industrial en el bajo Uruguay**

Fuentes: Servicio Geográfico Militar, Instituto Geográfico Nacional, Infraestructura de Datos Espaciales, Instituto Nacional de Colonización de Uruguay, Planos del Archivo Provincial de Entre Ríos, Ministerio de Economía y Finanzas Argentina, imágenes Google Earth.  
Elaboración propia

## Usos y ocupación

### La población nucleada

Si bien es cierto que el espacio rural es la forma de ocupación del territorio predominante en el bajo Uruguay, éste se encuentra jalonado por una serie de centros poblados de diversa índole.<sup>64</sup> Las ciudades de Fray Bentos y Gualeguaychú; Paysandú y Colón; y Salto y Concordia, conforman pares urbanos en la frontera. Históricamente han estado vinculadas a través del sistema portuario y de su proximidad, en la que el río ha sido vínculo, más que frontera para el desarrollo de actividades y de las economías de subsistencia de las poblaciones locales. La realización de los puentes ha consolidado esta situación, existiendo, en los tres casos, sistemas de transporte local entre ambas ciudades.

En el caso de Uruguay, a lo largo del río se identifican cuatro sistemas urbanos, conformados por localidades de distinta jerarquía funcional.<sup>65</sup> Las ciudades de Salto, y Paysandú son centralidades de dos subsistemas, que se desarrollan estructurados por las rutas 3, 24 y 90; las ciudades de Fray Bentos, Young, Mercedes, Dolores y Villa Soriano, conforman un tercer subsistema conectado por las rutas 24, 2 y 21. La localidad de Nueva Palmira, junto con Carmelo, forman parte del sistema urbano territorial a lo largo de la ruta 2.

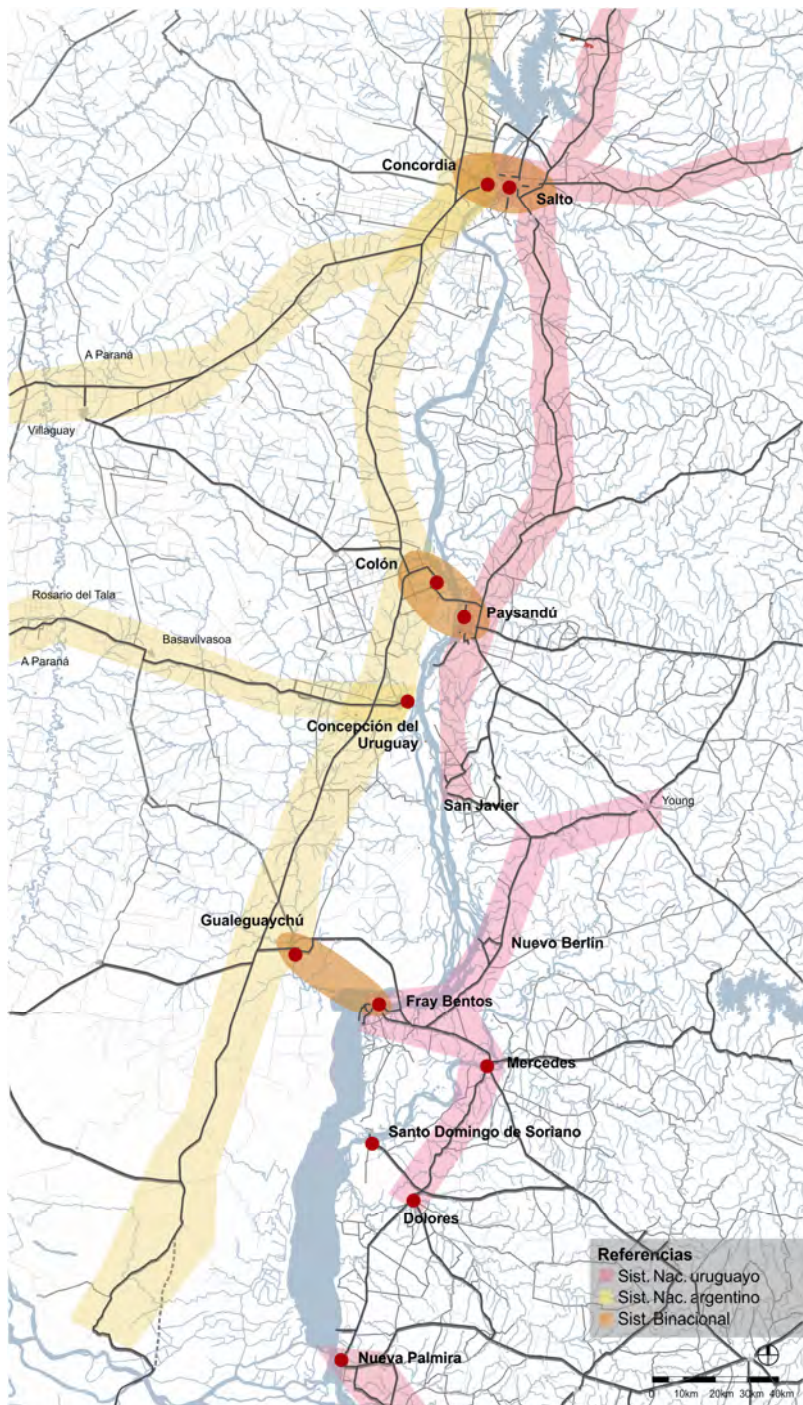
En la margen argentina, la ruta 14 estructura un sistema urbano territorial en el que participan todas las localidades del bajo Río Uruguay. Gualeguaychú, Concepción del Uruguay y Concordia constituyen las ciudades más importantes. Un par de rutas, la 18 y la 39 conectan un par de sistemas transversales hasta la ruta 12. Seguramente es la geografía física la que determina la diferencia entre los sistemas urbanos de ambos países ya que condiciona tempranamente la estructuración histórica de las vías de conexión. Mientras que en Uruguay, el puerto de Montevideo

---

<sup>64</sup> El origen y desarrollo de los mismos se tratará más adelante. En este apartado se realizan aproximaciones desde tres escalas. Las dos primeras analizan ambos márgenes del bajo Uruguay y se centran en los aspectos funcionales, indagando en primera instancia sobre la existencia de un sistema urbano transfronterizo, y en segunda instancia en los territorios nacionales en ambos márgenes del bajo Uruguay, interpretando la vinculación entre los mismos. La segunda serie refiere a la escala urbana y da cuenta de la estructura de los mismos, identificando los componentes urbanos que definen la forma del centro poblado y su relación con el río Uruguay. La tercera incorpora aspectos de la morfología urbana, realizando un abordaje sobre la forma de la ciudad. El estudio se sintetiza en un mapa que da cuenta del sistema urbano y una matriz en la que se caracterizan los centros poblados.

<sup>65</sup> El Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura realizó una catalogación de las localidades del territorio nacional según los servicios y equipamientos que albergan, definiendo su alcance o zona de influencia territorial, en local, zonal o regional. En base a esta catalogación y en función del sistema vial y las relaciones funcionales entre las localidades, se identificaron sistemas urbano-territoriales como conjuntos de localidades interdependientes, en los que se identifica al menos una que cumple un papel de centralidad por albergar equipamientos y servicios de mayor jerarquía y alcance territorial.

marca la conformación radial, en Entre Ríos, la tardía construcción del sistema de puentes Zárate-Brazo Largo, que permite salvar el extenso delta del Paraná, fortaleció el original sistema de localidades a lo largo del río Uruguay. En el caso uruguayo las ciudades se conectan tempranamente con la capital, formando subsistemas entre las localidades más próximas.



**Figura 36-  
Sistema urbano**  
Elaboración propia

## **Estructura urbana**

### **La forma de la ciudad**

Dice Kevin Lynch en *La imagen de la Ciudad* que: “Observar las ciudades puede causar un placer particular, por corriente que sea la vista. Tal como una obra arquitectónica, también la ciudad es una construcción en el espacio (...). En cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado. Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores” (Lynch, 1959, p. 9)

La relación entre arquitectura, ciudad y el individuo que la habita y la recorre fue analizada y descrita en los años 50 y 60 por la escuela inglesa de la mano de Gordon Cullen y la americana a través de Kevin Lynch.

Según Gordon Cullen, “Una casa, un edificio del género que sea, que se alza en medio del campo, podrá ser considerado como una obra arquitectónica más o menos agradable a la vista, pero pongamos media docena de edificios uno junto a otro, y comprobaremos que es posible la existencia de otro arte, perfectamente distinto al de la arquitectura”.<sup>66</sup>

Kevin Lynch<sup>67</sup> se basa en una cualidad visual específica que denomina “legibilidad” del paisaje urbano, considerando la ciudad no como un objeto en sí, sino en tanto es percibida por sus habitantes. Sendas por las que se transita, bordes que materializan ruptura en la continuidad o sutura entre elementos diferentes, barrios como piezas con carácter común, nodos en la confluencia y concentración de usos y mojones en los puntos de referencia e identificación, describen la estructura física de la ciudad y la hacen legible.

Casi dos décadas después, Christian Norberg Schulz refiere a la noción de paisaje urbano de Lynch como una contribución a la determinación de la identidad de sus habitantes, a la que debe agregarse el concepto de “genius loci” que revela las características propias de cada localidad, que hacen que ésta sea única: “cada lugar tiene su propio carácter específico y que este carácter es el objeto real y actual de la identificación del hombre”. (Schulz, 1976, pg. 59). La identidad del hombre depende de su identificación con el lugar, a esta identificación le llama habitar y comporta cualidades específicas que deben ser distinguidas entre organización espacial y articulación formal.

---

<sup>66</sup> Gordon Cullen. *El paisaje urbano*, introducción a la edición de 1959.

<sup>67</sup> Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad*.

Estas visiones sobre la ciudad, su imagen y sus habitantes han constituido indudablemente la base para explicar la ciudad tradicional y han sido retomadas y profundizadas (o reelaboradas) en la identificación de los componentes y de las relaciones entre ellos que conforman y caracterizan el paisaje urbano.

En nuestro ámbito regional, César Naselli reivindica la ciudad y su paisaje como ámbito de identidad. Plantea en “De ciudades, formas y paisajes” que “La ciudad aparece no como una máquina, como un dispositivo de habitar socialmente, sino como el lugar personalizado de una comunidad, donde la expresión de su experiencia y su recuerdo son los rasgos fundamentales de su identidad. Esta múltiple vertiente de historias paralelas, concluyentes o entretejidas, conforman la trama de un acontecer pasado o presente y de un devenir donde esta triple acción deja su huella- símbolo en el espacio social.” (Naselli, 1992)

Por su parte, Javier Fernández Castro, propone retomar las categorías de análisis de Kevin Lynch adaptándolas a lo que él denomina “los opuestos formales que materializan el nuevo modelo urbano”<sup>68</sup>. Entre el modelo tradicional del espacio cartesiano, y el modelo dual del espacio virtual al que corresponden los elementos descriptos, él coloca articulaciones, componentes a desarrollar y que determinarían la forma de intervenir y proyectar en la ciudad que buscan la sinergia y la integración en el espacio socio-territorial. “Podemos postular que existen una serie de condiciones inherentes a lo urbano que permanecen, mientras asumen a lo largo de la historia diferentes formas contextuales. Ciudad es flujo, referencia, habitación, intercambio y deslinde.” (Fernández Castro, 2007, p. 248)

Los componentes seleccionados para realizar una primera aproximación a las localidades en esta investigación, surgen de los antecedentes mencionados atendiendo a la relación entre la ciudad y el territorio circundante, a la forma del espacio público y privado, vínculos y conexiones como estructuradores del tejido urbano, cómo es su crecimiento, la relación de la ciudad con el río y elementos relevantes o caracterizadores de la localidad. Esta aproximación se realiza en dos escalas. La primera escala analiza la relación de la localidad con el territorio circundante e identifica los elementos más importantes de su estructura. Tomando la cartografía base de ambos Servicios Geográficos a escala 1:50.000 y utilizando imágenes del Google Earth se realizan esquemas que describen:<sup>69</sup>



Los aspectos más relevantes desde el punto de vista de la geografía física que caracterizan el entorno territorial y su relación con la ciudad: cursos de agua, no sólo el río Uruguay, sino aquellos que

<sup>68</sup> Fernández Castro, Javier: “METRO>INTRA<META. Categorías para leer y proyectar la ciudad latinoamericana”. 6º Jornadas de Investigación en Arquitectura/2007, Fac de Arq.

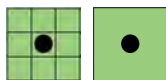
<sup>69</sup> Posteriormente estos esquemas fueron verificados en recorridos de campo.

son o han sido límites a la localidad y áreas de monte nativo o planicies de inundación, los que también conforman (en el caso de las planicies de inundación) y caracterizan (en el caso del monte) los límites de la localidad.

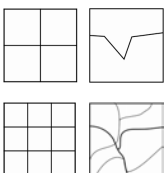


Los vínculos de la localidad con el territorio a través de conexiones viales terrestres y ferroviarias, identificando las rutas nacionales con respecto a las locales. En algunos casos el ferrocarril ya no funciona, pero se ha mantenido libre el espacio ocupado por su traza, manteniendo su presencia como huella en la ciudad y una señal para una posible recuperación.

Los vínculos a través de conexiones fluviales, puertos comerciales y deportivos, activos o no, ya que en todos los casos constituyen referencias a la historia o al presente de la localidad (y, en algunos casos, al futuro como ya se ha visto).



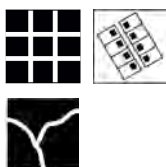
Los vínculos de la localidad con el territorio en términos del paisaje productivo en el que está inmersa y que caracteriza su entorno. Este aspecto da cuenta de decisiones tomadas en el momento fundacional y, en general, sustenta los procesos de crecimiento urbano. Se discierne entre la existencia de área de chacras o un entorno productivo extensivo.



La estructura vial interna de la ciudad, representando los ejes ordenadores del tejido consolidado y sus crecimientos. Se consideran secciones diferenciadas, posición dentro del tejido fundamentalmente con respecto a las plazas fundacionales, continuidad en el trazado, importancia para la accesibilidad al sistema logístico y portuario.

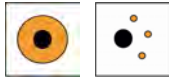


Las áreas verdes de uso público equipadas para su uso recreativo, en general un sistema de plazas complementadas- aunque no en todos los casos- por algún parque urbano y un paseo a lo largo del río en las ciudades costeras. No se han considerado equipamientos deportivos.



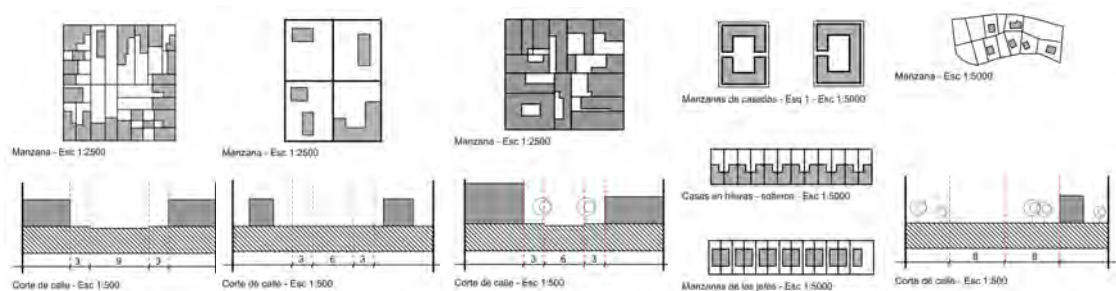
El tejido urbano consolidado, en general correspondiente al amanzanado más antiguo. Los criterios adoptados se basan en la continuidad espacial con respecto a las áreas centrales y en la continuidad interna del trazado (manzanas bien delimitadas y con viales ejecutados totalmente). En principio se incorporó la

consideración del porcentaje de ocupación de los predios en la manzana, fijándose en un 60% como límite mínimo, sin embargo este criterio no es generalizable ya que los porcentajes de ocupación en algunas localidades no llegan a esta cifra en ningún caso<sup>70</sup>.



El modo en que se está dando el crecimiento en las localidades. Se consideró válida la clasificación realizada en el trabajo “Definición y Caracterización del Borde Urbano en tres Corredores Metropolitanos de Montevideo”, en que se identifican dos modalidades de crecimiento en torno a la ciudad de Montevideo: por desplazamiento cuando el tejido urbano avanza de manera continua sobre el espacio rural inmediato y por eclosión cuando el crecimiento se da a través de nuevos barrios separados del núcleo urbano, conformando una constelación de pequeñas urbanizaciones separadas del núcleo amanzanado. En este último caso la ciudad se dispersa en el espacio rural inmediato al núcleo central.

La segunda escala de análisis se refiere al modo de ocupación de la manzana y a la imagen de ciudad que éste genera. Contenidas en trazados más o menos regulares, gestionadas en forma individual o parte de mayores unidades de proyecto, la arquitectura define, enmarca y caracteriza el espacio público. La relación entre espacio ocupado, espacio libre y espacio público y sus características, determinan el paisaje urbano. En este caso se selecciona una manzana que se considera representativa del tejido consolidado en las áreas centrales y se dibuja su parcelario y la ocupación del mismo. Se realiza un corte esquemático de la sección tipo de un vial, considerando las alturas predominantes y la existencia de arbolado urbano, entendiendo que, estos elementos dan cuenta del modelo morfológico subyacente en cada localidad.



**Figura 37- Análisis de la forma de la manzana, estructura y ocupación parcelaria y sección de vial de Nueva Palmira, Villa Soriano, Paysandú, Pueblo Liebig y Arenitas Blancas**

Fuente: Elaboración propia

<sup>70</sup> Villa Soriano y alguna de las colonias agrícolas son ejemplos de esta situación.

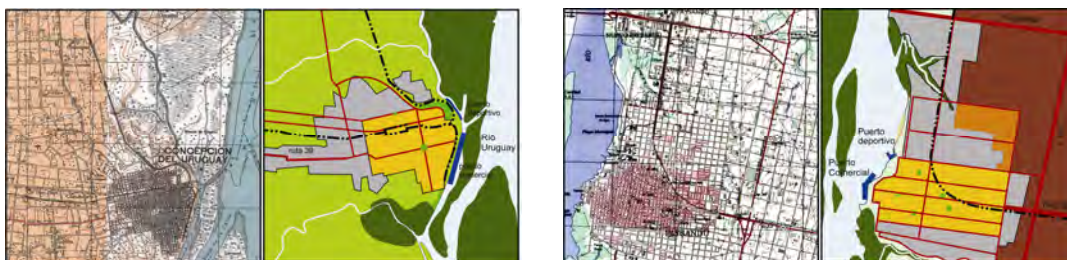
El resultado de este estudio se sintetiza en dos cuadros.

En el primero, que se adjunta en el anexo, se representa el universo de localidades a igual escala, los esquemas interpretativos y unos breves comentarios que permiten visualizar rápidamente los aspectos que se consideraron más relevantes de cada localidad. La entrada a este cuadro se realiza a través de las localidades estudiadas.

En el segundo se sintetiza el universo de situaciones, en este caso la entrada se realiza por los componentes seleccionados para la descripción.

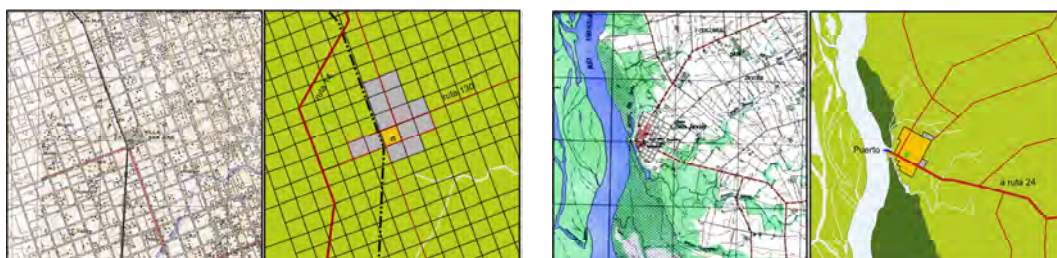
Como resultados de este análisis se constata la existencia de cuatro modalidades de asentamiento de población agrupada en el territorio del bajo Uruguay:

- Centros urbanos conformados originalmente por dameros amanzanados, con presencia o no de área de chacras.



**Figura 38- Concepción del Uruguay y Paysandú**  
**Damero, crecimientos y relación con el área productiva**  
 Fuente: Elaboración propia

- Centros de colonias agrícolas que presentan diferencias a ambos lados del río, fundamentalmente en la relación con el territorio circundante.



**Figura 39- San José y San Javier**  
**Relación con el territorio**  
 Fuente: Elaboración propia

- Localidades industriales en torno a grandes establecimientos frigoríficos con desarrollos y estructura similar.



**Figura 40- Anglo y Liebig  
Pueblos industriales**

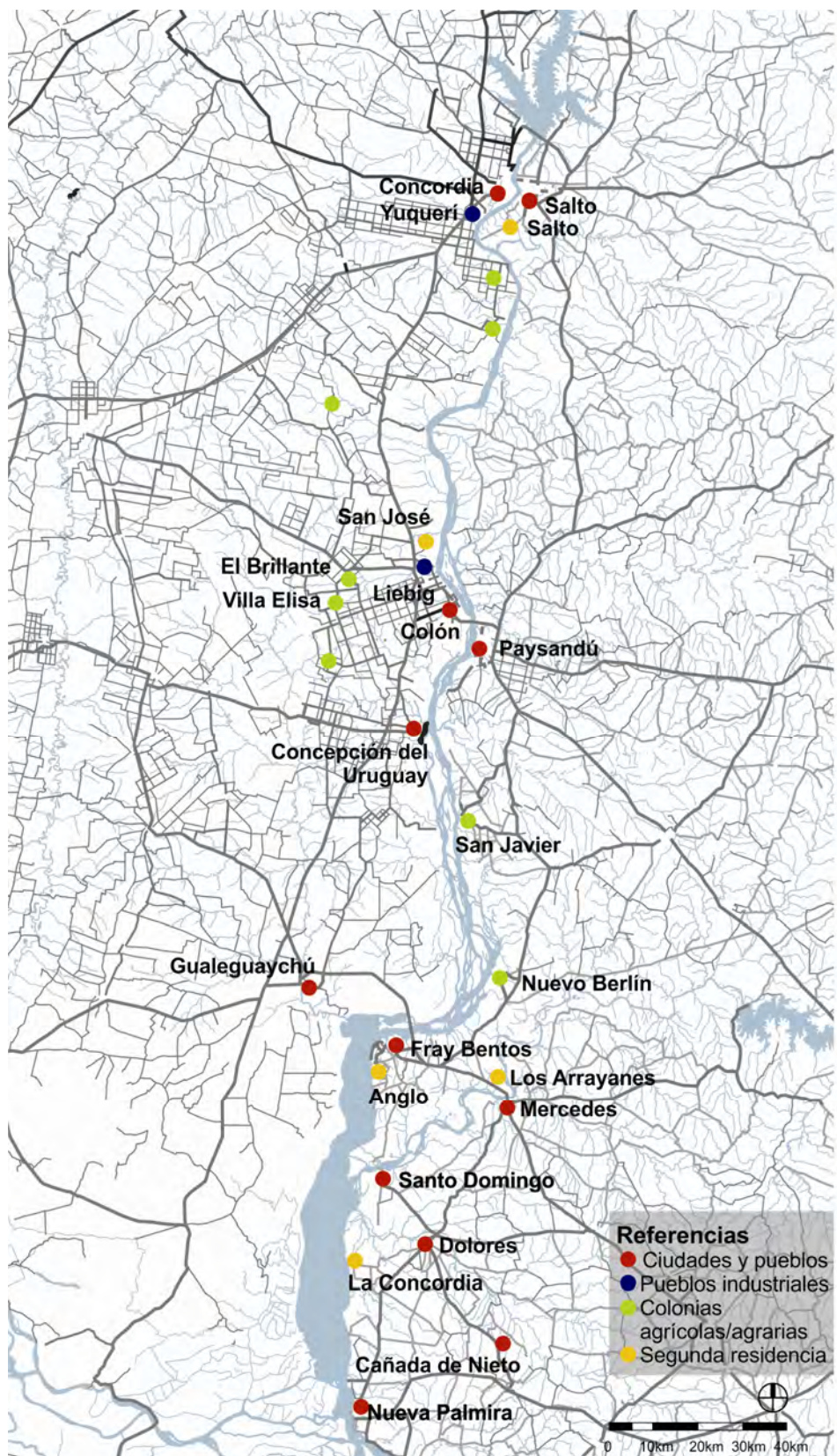
Fuente: Elaboración propia

- La cuarta modalidad, el balneario o la residencia de veraneo, se encuentra desarrollada fundamentalmente en la margen uruguaya. Vinculados a las ciudades de Dolores, Mercedes, Fray Bentos y Salto se localizan La Concordia, Los Arrayanes, Las Cañas y Arenitas Blancas que, fundamentalmente, albergan población eventual los fines de semana y en temporada veraniega, que se desplaza allí con fines recreativos. Los trazados de las tres responden a la imagen de ciudad jardín, con una fuerte presencia de arbolado y en estrecho contacto con el río. En el caso argentino el disfrute de las playas se realiza en áreas destinadas a acampar en las márgenes del río. El único balneario que se localiza está en pueblo Liebig. Existen además grupos de cabañas para uso turístico en el tejido rural, próximo a las zonas de playa.



**Figura 41- Las Cañas y La Concordia  
Pueblos de veraneo**

Fuente: Elaboración propia



**Figura 42-Síntesis del estudio de centros poblados en el bajo Uruguay**

Fuente: Elaboración propia

## Cuadro resumen del estudio de centros poblados en el bajo Uruguay

| <b>entorno territorial</b>                                                          |                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Condicionante. El entorno natural genera bordes y límites que, en algunos casos, son superados por el crecimiento urbano.              | La Concordia, Mercedes, Los Arrayanes, Las Cañas, Anglo, Fray Bentos, Nuevo Berlín, San Javier, Concepción, Casas Blancas, Paysandú, Colón, Pueblo Liebig, Balneario P. Liebig, Nueva Escocia, Yeruá, Salto, Yuquerí, Concordia |
|    | Receptivo. El entorno natural no presenta ningún condicionamiento, conformando un soporte neutro para el asentamiento de la localidad. | Nueva Palmira, Dolores, Villa Soriano, Gualeguaychú, Colonia Hugues, San José, El Brillante, Ubajay, Arenitas Blancas                                                                                                           |
| <b>vínculos de la localidad con el territorio- accesibilidad</b>                    |                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                 |
|    | Muy vinculada. Presencia de puertos, rutas de distinta jerarquía y/o ferrocarril.                                                      | Nueva Palmira, Dolores, Mercedes, Anglo, Fray Bentos, Gualeguaychú, San Javier, Concepción, Casas Blancas, Colón, San José, Pueblo Liebig, Ubajay, Salto, Concordia                                                             |
|    | Poco vinculada. Accesibilidad a través de una sola vía.                                                                                | La Concordia, Villa Soriano, Los Arrayanes, Las Cañas, Nuevo Berlín, El Brillante, Colonia Hugues, Balneario P. Liebig, Nueva Escocia, Yeruá, Arenitas Blancas, Yuquerí                                                         |
| <b>relación con el paisaje productivo</b>                                           |                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | Inmersa en el territorio productivo. Continuidad de vías estructuradoras del tejido urbano en el espacio rural.                        | Nueva Palmira, Dolores, Mercedes, Villa Soriano, Nuevo Berlín, San Javier, Concepción, Paysandú, San José, El Brillante, Colón Yeruá, Salto, Concordia                                                                          |
|  | Superpuesta en al territorio productivo. No presenta vínculo evidente con el mismo.                                                    | La Concordia, Los Arrayanes, Las Cañas, Anglo, Fray Bentos, Gualeguaychú, Casas Blancas, Colonia Hugues, Pueblo Liebig, Balneario P.Liebig, Ubajay, Nueva Escocia, Arenitas Blancas, Yuquerí                                    |
| <b>estructura vial interna de la ciudad</b>                                         |                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | Ejes estructuradores claramente jerarquizados sobre los que se apoya y desarrolla el tejido urbano.                                    | Nueva Palmira, La Concordia, Dolores, Villa Soriano, Fray bentos, Nuevo berlín, Gualeguaychú, San Javier, Concepción, Colonia Hugues, Ubajay, Nueva Escocia                                                                     |
|  | Malla estructuradora que en general se extiende en área productiva.                                                                    | Mercedes, Paysandú, Colón, San José, El Brillante, Yeruá, Salto, Concordia                                                                                                                                                      |
|  | Viales confluyentes a centros de interés, en general origen y razón de ser de la localidad.                                            | Anglo, Csas Blancas, Pueblo Liebig, Yuquerí                                                                                                                                                                                     |
|  | Trazado irregular, diversidad a imagen de la ciudad jardín.                                                                            | Los arrayanes, Las Cañas, balneario P.Liebig, Arenitas Blancas                                                                                                                                                                  |

| <b>áreas verdes de uso público</b>                                                  |                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Jerarquizados. Presencia de plazas, parques urbanos o paseos costeros equipados para su uso recreativo.                             | Nueva Palmira, La Concordia, Dolores, Villa Soriano, Mercedes, Los Arrayanes, Las Cañas, Anglo, Fray Bentos, Gualaguaychú, Nuevo Berlín, San Javier, Concepción, Paysandú, Colón, San José, Pueblo Liebig, Ubajay, Nueva Escocia, Yeruá, Salto, Arenitas Blancas, Concordia |
|    | Residuales. Presencia de espacios públicos no equipados.                                                                            | Casas blancas, El Brillante, Balneario P. Liebig, Yuquerí                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>tejido urbano consolidado</b>                                                    |                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|    | Amanzanado regular definiendo una malla cuadrada o rectangular continua.                                                            | Nueva Palmira, La Concordia, Dolores, Villa Soriano, Mercedes, Fray Bentos, Gualaguaychú, Nuevo Berlín, San Javier, Concepción, Paysandú, Colón, San José, El Brillante, Ubajay, Nueva Escocia, Yeruá, Salto, Concordia, Yuquerí                                            |
|    | Desarrollo a lo largo de ejes estructuradores que pueden conformar o no una franja amanzanada.                                      | Anglo, Casas Blancas, Pueblo Liebig, Balneario P. Liebig, Yuquerí                                                                                                                                                                                                           |
|   | Amanzanado irregular, presentando diversidad de situaciones en el parcelamiento.                                                    | Los arrayanes, Arenitas Blancas, Las Cañas                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>modalidad de crecimiento</b>                                                     |                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  | Por desplazamiento continuo del tejido sobre el área rural circundante.                                                             | Nueva Palmira, Dolores, Villa Soriano, Mercedes, Fray bentos, Gualaguaychú, Nuevo Berlín, San Javier, Concepción, Paysandú, Colón, San José, El Brillante, Ubajay, Nueva Escocia, Salto, Yuquerí, Concordia                                                                 |
|  | Por eclosión de nuevos barrios en las proximidades del tejido urbano consolidado, pero dejando grandes espacios libres entre ellos. | Gualaguaychú, Salto, Dolores                                                                                                                                                                                                                                                |

|                                                                                     |                                |                                                                                     |                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
|  | Tejido Urbano consolidado      |  | Vías férreas    |
|  | Plazas y parque urbanos        |  | Ruta Nacional   |
|  | Crecimiento urbano             |  | Ruta Provincial |
|  | Zona de chacras                |  | Ruta Provincial |
|  | Zona producción intensiva      |                                                                                     |                 |
|  | Zona producción extensiva      |                                                                                     |                 |
|  | Zona industrial                |                                                                                     |                 |
|  | Segunda residencia ó balneario |                                                                                     |                 |
|  | Zona portuaria                 |                                                                                     |                 |
|  | Monte nativo / Forestación     |                                                                                     |                 |
|  | Zona de playas                 |                                                                                     |                 |
|  | Cursos de agua                 |                                                                                     |                 |
|  | Industria extractiva           |                                                                                     |                 |

**Referencias de los esquemas de las figuras 38 a 41**

## SÍNTESIS



### **La descripción de los paisajes del bajo Uruguay permite reconocer la estrecha relación entre soporte geográfico y la construcción del territorio.**

La selección de los componentes representados, ya fundamentada oportunamente, refleja esta mirada personal.

¿Cómo volver a reagrupar los componentes del sistema territorial del bajo río Uruguay de modo de lograr una expresión adecuada que logre transmitir los aspectos más relevantes de su paisaje?

Se presentan varios desafíos:

- El primero de ellos es el de las escalas de análisis<sup>71</sup> y su unificación para la caracterización. Las dimensiones del territorio estudiado y la necesidad de lograr una primera lectura unitaria de sus paisajes, implica un primer nivel de análisis a escala 1:250.000.<sup>72</sup> Éste permite constatar la existencia de diversas modalidades de asentamiento de la población, rurales o en núcleos urbanos. En particular, se constatan diferentes modos de vínculos entre los centros urbanos y el territorio en el que se localizan, por lo que se trabaja a escala 1:50.000 para lograr una primera caracterización de estas situaciones. Una tercera aproximación permite comparar el tipo de tejido urbano predominante, algunas de sus dimensiones y la estructura parcelaria de la manzana.

La primera escala muestra la distribución en el territorio de los componentes seleccionados, mientras que la segunda ofrece la posibilidad de discernir las distintas modalidades de asentamiento de la población agrupada en el mismo y su relación con el entorno natural y productivo.

El territorio rural se construye según lógicas productivas, procurando maximizar la utilización de los recursos naturales. El aprovechamiento de la topografía y la presencia del agua pueden considerarse factores determinantes en la forma y distribución de las parcelas y en la localización

---

<sup>71</sup> Las escalas temporales se incluirán en el capítulo que trata la construcción histórica del territorio y su estructuración.

<sup>72</sup> Definida por Folch como escala macroterritorial. (Folch, 2003).

de las viviendas y construcciones de apoyo. Sin embargo, esto no siempre es así, fundamentalmente en los usos agrícolas en los que estos aspectos son más determinantes. La forma de las parcelas, agrupadas en colonias agrícolas o en los ejidos<sup>73</sup> de los centros poblados en algunos casos se adaptan al soporte geográfico, mientras que en otros se superponen al mismo en una cuadrícula regular.

- El segundo desafío es la selección de los componentes que realmente interesan a los efectos de esta caracterización. ¿Cuáles de ellos generan particularidades actuando como figura y cuáles se distribuyen en todo el territorio, como fondo caracterizador del paisaje? A su vez, esta selección debe expresar las dimensiones naturales y culturales.

La topografía y la hidrografía conforman un soporte que, a la escala de análisis, puede considerarse homogéneo. Una penillanura, con ondulaciones suaves y valles amplios y aplanados, sin pendientes acusadas y sin elementos destacados por su altura. Las cuencas hídricas, delimitadas por los valles fluviales, reúnen una multitud de pequeños cursos de agua, que se recogen en el curso principal en el fondo de la cubeta. El caudal depende de las lluvias, creciendo y desbordando de su cauce rápidamente cuando éstas son abundantes y descendiendo en pocas horas. Al igual que las franjas de monte nativo, la existencia de extensas planicies de inundación que acompañan el desarrollo de la red hídrica han condicionado la ocupación del territorio. Los barrancos condicionan la relación con el río Uruguay y la visión de ambas márgenes. Los matices comienzan a percibirse a medida que la escala se hace menor y se hacen evidentes al recorrer el territorio.

A su vez, es en el uso del suelo y su forma de ocupación donde se localizan los componentes que permiten determinar áreas de paisaje claramente diferenciados:

- cultivos extensivos y praderas para uso ganadero en parcelaciones extensas. La forestación en pequeña escala, generando montes para abrigo y sombra del ganado caracteriza estos paisajes. La población, propietarios y trabajadores de los asentamientos productivos, se localiza en viviendas llamadas “cascos de estancias”, en zonas altas y generalmente alejadas de las rutas de acceso.
- cultivos intensivos en parcelas menores, en las que las viviendas son visibles desde los caminos de acceso. En algunos casos estas áreas de parcelación incluyen centros poblados, dentro del trazado ordenador de los

---

<sup>73</sup> Los ejidos eran el área contigua a la ciudad, originalmente destinados al uso colectivo y de propiedad común, posteriormente fueron utilizados como área de expansión urbana.

predios productivos, mientras que en otros el uso es exclusivamente agrario. En estas situaciones pueden aparecer pequeños montes para sombra y abrigo del ganado, o para protección de la vivienda, pero además es característica la plantación lineal de barreras vegetales para proteger de los vientos dominantes a los cultivos, en las zonas destinadas a viñedos y frutales.

- áreas de forestación comercial como actividad productiva en crecimiento en un soporte original de pradera, lo que produce una alteración muy fuerte en el paisaje “tradicional”, plasmado por los escritores y pintores costumbristas<sup>74</sup> que han construido nuestro imaginario del territorio rural.

- población nucleada en localidades de diverso tipo y una red de infraestructuras que se superpone al territorio y lo conecta, dando la oportunidad de recorrerlo a distintas velocidades.

- El tercer desafío es trascender la lectura del río Uruguay como frontera, obviamente instalada en el imaginario personal y coyunturalmente afirmada por el conflicto reciente entre Uruguay y Argentina por la instalación de la fábrica de pasta de celulosa sobre el río Uruguay<sup>75</sup>, o como límite o fractura, definida a priori por sus características y dimensiones, e incorporarlo como una pieza más del territorio. La realización de esta serie de mapas reconstruye una visión unitaria del soporte geográfico, capturando los matices en ambas márgenes. En cada plano que se genera, se aleja la imagen instalada del límite, y se reconstruye la presencia del río Uruguay como un componente más del territorio.

Estas aproximaciones al **paisaje del bajo Uruguay permiten reconocer la estrecha relación entre soporte geográfico y la construcción del territorio y dan cuenta, al menos, de tres situaciones:**<sup>76</sup>

- La ocupación del territorio a través de **enclaves urbanos localizados estratégicamente** con respecto a las vías de comunicación, en particular el

---

<sup>74</sup> Juan Manuel Besnes Irigoyen (1789-1865), Pedro Figari(1861-1938) Juan Manuel Blanes (1830-1901) y contemporáneamente Raúl Medina Vidal (1922-), entre otros, han construido y perpetuado la imagen de la vida de la ciudad y el campo en Uruguay. Besnes Irigoyen y Juan Manuel Blanes han pintado también escenas del territorio entrerriano. Entre los escritores; el argentino José Hernández (1834-1886) y los uruguayos Florencio Sánchez (1875-1910), Eduardo Acevedo (1851-1921), Javier de Viana (1868-1926), Horacio Quiroga (1878-1937) o Fernán Silva Valdés (1887-1975), son algunos referentes en la literatura regional.

<sup>75</sup> Durante cinco años la Comisión Ambientalista de Gualaguaychú ocasionó el corte de circulación del del puente binacional, impidiendo su cruce.

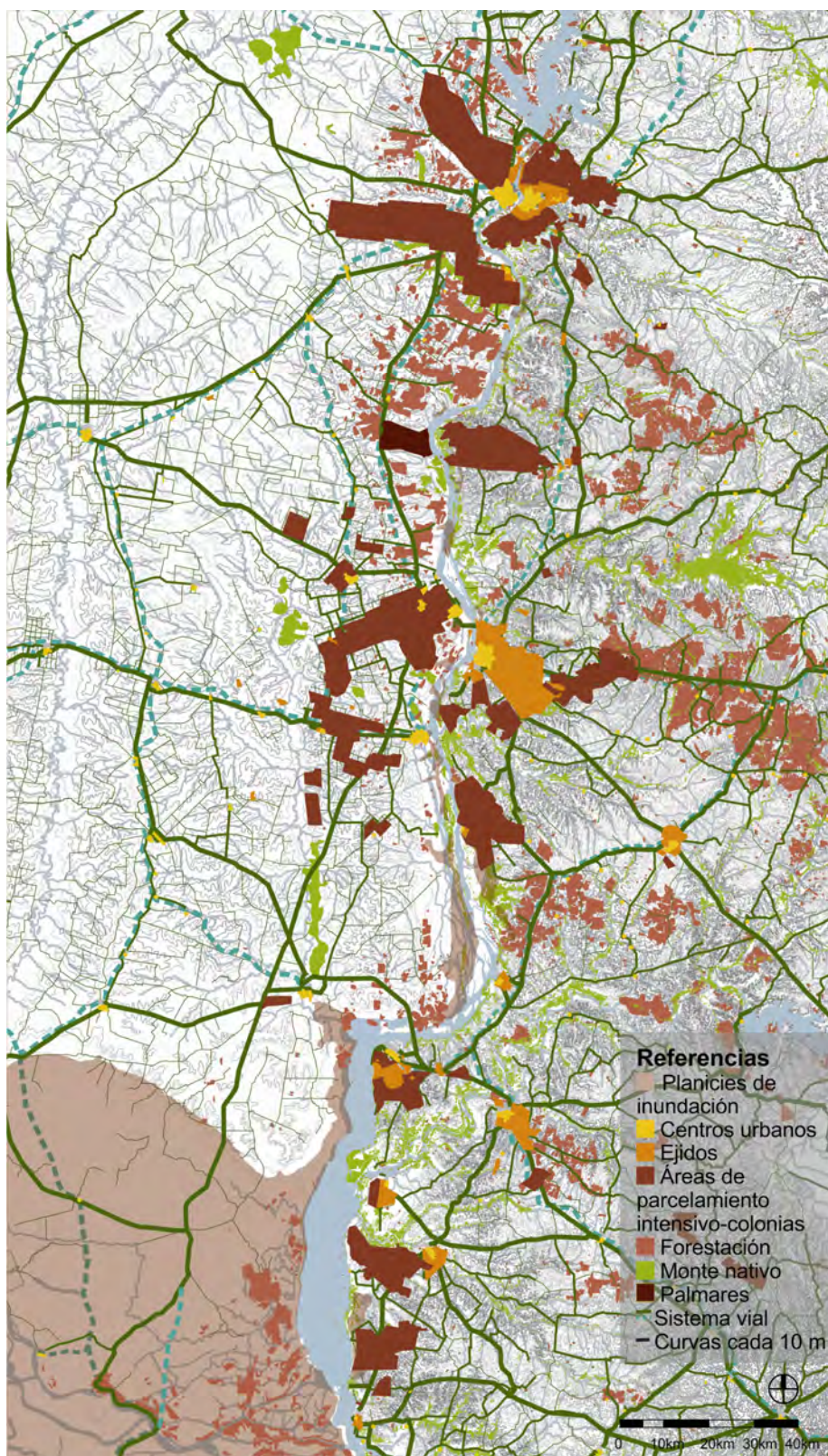
<sup>76</sup> Estas tres situaciones se analizarán en la siguiente parte de esta investigación.

río Uruguay. Denotan la existencia de un proyecto estratégico con respecto al **control del territorio**, tanto por la localización de población, como por el dominio de la manera de transitarlo.

- La ocupación del territorio a través de **áreas de parcelación intensiva**, asociadas o no a localidades. Localización de población en el territorio, asociada a **cambios en la producción** extensiva predominante.
- El desarrollo de **enclaves productivos**, en los que se localiza la fábrica y el pueblo de los trabajadores de distinta jerarquía vinculados a la misma. Constituyen un **desarrollo productivo**, no asociado a localidades urbanas, vinculado estrechamente al río como vía de comunicación.

Considerando el paisaje como resultado de las modificaciones en el territorio producidas por el sistema de relaciones que las sociedades mantienen con el medio físico a lo largo de la historia y retomando la definición de territorialidad de Raffestin, las tres situaciones detectadas dan cuenta de la complejidad de los procesos en la estructuración del litoral del ámbito de esta investigación.

Es en los procesos de construcción de la territorialidad (o las territorialidades), donde se encuentran las claves para interpretar los paisajes del bajo Uruguay.



**Figura 43- Síntesis**  
Fuente: Elaboración propia

**PARTE III EL PAISAJE DEL BAJO URUGUAY,  
ESTRUCTURACIÓN HISTÓRICA  
La construcción del territorio**



El objetivo de los capítulos que conforman la tercera parte de esta investigación es explicar cómo se ha generado el paisaje del bajo Uruguay, cuál ha sido el origen de sus trazas, identificando los procesos en el territorio de sus márgenes.



## INTRODUCCIÓN



En la mayoría de los casos las primeras visiones del territorio americano que nos han llegado hasta hoy, son las de los viajeros europeos que lo representan o narran según su experiencia y referentes. En particular, en esta zona de América, las poblaciones autóctonas no desarrollan grandes ciudades, no dejan trazas fácilmente identificables en el territorio, ni herramientas de trabajo o medios de comunicación que hayan perdurado en el tiempo, como en el caso del imperio incaico, aunque esta zona del continente no haya sido, precisamente, un espacio vacío. Está ocupado por una serie de pueblos aborígenes que se relacionan entre sí, no sólo en términos del dominio del territorio, sino, muchas veces, en términos de intercambio entre las diferentes tribus. Según Gonzalo Abella existen vínculos entre los pueblos originarios de distintas regiones de América. (Abella, 2008) Seguramente éste es el primer origen de lo que el mismo autor llama la “dimensión multicultural” de nuestra historia, que fue luego complejizándose con aportes de otras regiones del mundo, fundamentalmente Europa.

Lezama ubica en la región, una base cultural que él denomina “panguaraní” y que está constituida por las etnias tupí (localizada en gran parte del territorio de Brasil) y la etnia guaraní (localizada en la cuenca del Río de la Plata. Las pautas culturales de este grupo predominaron aún en los grupos que no tuvieran el mismo origen. (Lezama, 2008) También Bracco coincide con la identificación de esta zona del continente como un área con características propias en la que predominan las parcialidades de la familia tupí-guaraní. Ubica sus límites en el océano Atlántico y el estuario del Plata, el río Paraná y el inicio de los bosques subtropicales. (Bracco,2004)<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> Diego Bracco nace en Copenhague en 1959. Es Profesor de Historia por el Instituto de Profesores de Uruguay, con doctorado por la Universidad de Sevilla y el Programa Europeo de Doctorado. Ha residido en Uruguay, Paraguay, Brasil, Inglaterra y España. Ha trabajado como antropólogo y arqueólogo en el Museo de Antropología de Uruguay, como experto en civilizaciones precolombinas.

Muchos de estos pueblos ya tenían desarrollada una agricultura de subsistencia basada en el maíz, la mandioca y la yuca<sup>78</sup>, y constituyeron el principal aporte de mano de obra a las diferentes *misiones* religiosas que se establecieron en el área.

Guaraníes, charrúas, minuanes, chanaes, yaros, guaycurúes, son algunos de los pueblos que habitan el entorno del bajo Uruguay y el Paraná. Todos ellos son navegantes. Construyen sus balsas y canoas con troncos ahuecados, algunas de las cuales llevan hasta 20 remeros. Para ellos el río Uruguay es uno de los tantos caminos de agua, en el que además de desplazarse obtienen alimentos.

Se tiene conocimiento de los lugares donde se asientan estas poblaciones y de los desplazamientos de algunas de ellas hacia lugares rituales, en los que puede encontrarse más de un grupo. Aunque se han localizado en el territorio modificaciones de la topografía, como los “cerritos de indios”<sup>79</sup>, grandes bloques de piedra tallada y pictografías, no es posible hablar de la existencia de una estructura territorial extensa de soporte de las actividades de estos pueblos. Si bien hay noticias de casas comunitarias construidas por guaraníes y chanaes, éstas son de troncos y paja y no perduran. No generan asentamientos permanentes, ni trazas de circulación sobre la extensa pradera platense.

Este es, a grandes rasgos, el panorama de nuestros territorios a la llegada del conquistador, en la que se basa su caracterización con la noción de campo vacío hasta la llegada del “hombre blanco”. (Moraes, 2007) La estructuración del territorio del bajo Uruguay hasta su imagen actual, y su “historiografía oficial” (Lezama, 2008), va de la mano del proceso que se inicia con la llegada de los europeos a la región.

En este proceso el espacio se ocupa y se organiza con estrategias de conquista, colonización, defensa o producción. Los vínculos entre los asentamientos de población, y entre éstos y el área rural, generan cambios en las tensiones y configuración física de este territorio.

Los capítulos siguientes analizan e interpretan los cambios en la estructura física y su relación con el bajo Uruguay, incorporando los aspectos históricos necesarios para la contextualización y comprensión de estas modificaciones.

---

<sup>78</sup> Según Luis María Torres los guaraníes ya practicaban la agricultura hace 800 años.

<sup>79</sup> Los cerritos de indios son elevaciones en el terreno en las que se ha encontrado restos arqueológicos que evidencian un origen posiblemente religioso

## **CAPÍTULO 5 El bajo Uruguay de los aborígenes** previo al siglo XVI



Hasta el momento de su descubrimiento, en 1516, el Uruguay es un río interior a un espacio habitado por diferentes tribus indígenas que extraen de él, y de los tupidos montes de sus orillas, gran parte de sus recursos y lo utilizan como vía de comunicación. A pesar de su representación cartográfica como posible puerta de entrada a América, esta situación se mantiene aún en las primeras décadas de la conquista. Son varios los motivos que ponen al bajo Uruguay en el mapa de la corona española, pero es con la llegada de los Jesuitas, en el siglo XVII, que se establecen las primeras señales de estructuración de sus márgenes. El presente capítulo analiza estos primeros momentos en la configuración del territorio actual, sin obviar que éste se construye sobre el espacio conformado física y culturalmente, por varias generaciones de aborígenes. Éstos no fueron simples transeúntes de un proceso entre la barbarie y la civilización; sino los verdaderos colonos de estos territorios transformando ambientes o amoldándose a ellos y generando diversas culturas. (Consens, 2009)

### **El descubrimiento del Río Uruguay, los primeros navegantes**

En 1507, la carta geográfica de Waldeseemuller, Ringmann, Lud, Basin y Pelerin, llamada Universalis cosmografía, denomina América por primera vez a este continente.<sup>80</sup>

El continente americano era entonces aún una gran incógnita, un gran vacío, basta ver la diferencia en la descripción de estas tierras con las de Asia o África, entonces ya exploradas. Sin embargo, en las costas americanas aparecen identificados los ríos, no sólo una guía para el navegante, sino además posibles puertas de entrada a esta tierra desconocida. ¿Una invitación?

---

<sup>80</sup> Lo hace en honor a Américo Vespucio, aunque ya se sabía que estas tierras habían sido descubiertas por Colón.

No es hasta 1516, con la llegada de Juan Díaz de Solís al Río de la Plata, en la búsqueda de una conexión entre ambos océanos, que estos territorios se incorporan a la conquista española. La navegación en estas aguas no es fácil. A los numerosos bancos de arena se suman los fuertes vientos y la ausencia de puertos naturales protegidos.



**Figura 44-Carta geográfica Waldeseemuller, Ringmann, Lud, Basin y Pelerin, 1507**  
Fuente: [www.hispanoteca.eu](http://www.hispanoteca.eu)



Tres son los puntos en los que Solís toca tierra, tomando posesión en nombre de la Corona, el último de ellos en la desembocadura del río Uruguay, donde es muerto por los aborígenes. Su tripulación vuelve a España con las primeras noticias sobre nuestras tierras. El Río de la Plata se constituye en un punto de referencia para la navegación. Consens ubica en este momento del primer contacto, el inicio de la parte más tergiversada y vulnerable de la historia real del Uruguay.

Durante los siguientes 200 años los contactos esporádicos y generalmente violentos entre el aborígen y el europeo provocan grandes cambios en los habitantes de esta región, generando las bases genéticas y sociales de nuestra sociedad hasta el siglo XIX. (Consens, 2009)

Tres viajes más desde España se aventuran en estas aguas en los años siguientes: Magallanes, Gaboto y Mendoza. De ellos Magallanes se adentra en el río Uruguay en 1520 y llega hasta la desembocadura del río Gualedaychú. En 1526 Gaboto navega el Paraná y funda el fuerte Sancti Spiritus, en la desembocadura del arroyo Carcañá. Uno de sus capitanes, Juan Ramón Álvarez, remonta el Uruguay hasta la desembocadura del río San Salvador, donde funda un fortín provisorio en 1527.<sup>81</sup>

Estas primeras expediciones no dejan trazas físicas perdurables en el territorio,<sup>82</sup> pero contribuyen a la formación de una primera imagen de los mismos. A diferencia del oro y la plata del Perú, aquí no existen atractivos y sí muchos peligros, como dan

<sup>81</sup> Según Rousseaux, es posible que avanzara aguas arriba, llegando casi hasta la actual localización de la ciudad de Concordia.

<sup>82</sup> Los fuertes desaparecen en corto tiempo por no poder resistir las hostilidades de las tribus aborígenes y las duras condiciones de vida a las que quedan sometidos sus pocos pobladores.

cuenta las crónicas de algunos de los navegantes. Pedro Martir de Anglería recoge el relato que realiza un integrante de la tripulación, de la muerte de Solís: "...Desembarcó el desdichado Solís con tantos compañeros cuantos cabían en el bote de la nave mayor. Saltó entonces de su emboscada gran multitud de indios, y a palos los mataron a todos a la vista de sus compañeros; y apoderándose del bote en un momento lo hicieron pedazos; no escapó ninguno. Una vez muertos y cortados en trozos, en la misma playa, viendo sus compañeros el horrendo espectáculo desde el mar, los aderezaron para el festín..." (citado por Fernández y Melchiori, p. 97) Seguramente este tipo de relatos incide en el hecho de que los primeros conquistadores, e incluso los primeros colonizadores, no se aventuren tierra adentro, alejándose de las márgenes del río. También es cierto que existen evidencias de que los guaraníes practicaban la antropofagia.

### **Primer modelo de estructuración territorial de la conquista en la región**

Las diferentes sociedades indígenas manejan el medio y sus recursos para lograr su subsistencia y desarrollo. Si bien no producen construcciones perdurables en esta región, introducen modificaciones en el territorio. Entre ellas los llamados "cerritos de indios", montículos que cumplen diferentes funciones: cementerios, sitios rituales, vivienda o agricultura. Los primeros de ellos datan del período que va del 6000 al 3200 AC. Constituyen un ejemplo de trabajo comunitario y organización social ya que suponen enormes movimientos de tierra y una estructura territorial planificada. La Misión de Rescate Arqueológico de Salto Grande<sup>83</sup> localiza en la zona una serie de ocupaciones sucesivas que datan entre el 5300 AC y el 4500 AC y que son producto de un mismo grupo cultural con gran densidad de población. (Consens, 2009) Los signos de estas ocupaciones y transformaciones se han puesto en evidencia a través del trabajo de los arqueólogos ya que sus trazas en el territorio no son evidentes, sino difícilmente identificables.

El primer modelo de estructuración territorial, originado por los europeos, en la región no se desarrolla sobre el río Uruguay, sino sobre el Paraná. Allí se establecen los primeros centros desde los que comienza a ocupar el bajo Uruguay.

En 1530 los marinos portugueses merodean por estas aguas, por lo que Carlos I envía a Pedro de Mendoza, el primer Adelantado a estas regiones. El Consejo de Indias establece un contrato con el Adelantado según el cual debe fundar, al menos,

---

<sup>83</sup> La Misión de Rescate Arqueológico de Salto Grande está integrada por técnicos extranjeros (la carrera de arqueología se crea en Uruguay en 1976), estudiantes uruguayos y cuenta con el apoyo de la UNESCO y el gobierno francés. Se constituye en 1977, no obstante tiene antecedentes en los primeros hallazgos de piedras labradas en 1942.

tres ciudades: una que aloja la sede del gobierno; del cual él es el gobernador, capitán general y administrador de la justicia; y dos que dependen de ésta. Debe fundar, además, tres fuertes para hacer frente al ataque de los indígenas. (Beretta, 1977) Estas determinaciones comportan un **primer modelo de estructuración territorial, en base a sistemas urbanos jerarquizados, redes de localidades conectadas y dependientes entre sí.**

Los tres fuertes que debe fundar Pedro de Mendoza tienen que estar situados en lugares convenientes para detener el avance portugués. En el actual Riachuelo funda Santa María del Buen Ayre (Buenos Aires) en 1536. Buenos Aires será la receptora de la producción de las misiones jesuíticas que bajará por el río Uruguay. Juan de Ayolas, lugarteniente de Pedro de Mendoza, continúa remontando los ríos Paraná y Paraguay y funda el fuerte que dará origen a Nuestra Señora de la Asunción. Más cercana a los territorios del oro y la plata, Asunción ocupa una posición mucho más importante que el puerto en el estuario y será la capital de la Gobernación del Río de la Plata. Desde ella se inicia la colonización de los territorios del Plata.

Estas primeras incursiones a través del río Paraná, al igual que en el río Uruguay, no penetran más allá de las márgenes. Nuevamente los relatos brindan una explicación. Ulrico Schmidl, quien vino en la expedición de Mendoza, cuenta: "...En este tiempo que estuvimos reunidos, vinieron los indios contra nuestro asiento (...)con gran poder e ímpetu hasta veintitrés mil hombres, y eran en conjunto cuatro naciones: una se llamaba querandís, la otra guaraní, la tercera charrúas, la cuarta chanás-timbús. Su idea era que querían darnos muerte a todos nosotros ..." (citado por Fernández y Melchiori, p. 100)

El hambre y las hostilidades de los aborígenes no hacen la vida fácil a los habitantes de las fortificaciones de esta zona. Otras tantas crónicas dan cuenta de aguas turbulentas, dificultades en la navegación y fuertes vientos. Con estas visiones del Uruguay y el Plata parece imposible tener una buena imagen de esta región.<sup>84</sup>

Alguna cartografía de la época da cuenta de esta preocupación.

---

<sup>84</sup> No llegan al conquistador las leyendas de los pueblos aborígenes, generalmente muy hermosas, que explicaban sus orígenes o su relación con el entorno natural en que habitaban y que eran transmitidas oralmente. Algunas de ellas perduraron a través del tiempo y fueron rescatadas por autores como Gonzalo Abella. Ellas dan cuenta de ese mismo territorio, visto por sus ocupantes y fundamentalmente de la relación entre ellos y la tierra en la que vivían. Nos llegan explicaciones de cómo el *Abuelo avestruz-berá-ñandúguasú*, que no podía volar, es autorizado por los espíritus a caminar el firmamento dejando marcada su huella para siempre para guiar a los pueblos de la pradera desde Corrientes a la Pampa. El ceibo y el churrinche nacen de la muerte de una joven charrúa y su enamorado defendiendo su territorio. (Abella, 2001)

La representación de América del Sur en el planisferio hecho en Arques (Francia) por Descelliers es un claro ejemplo de la contradicción que significa la amenaza indígena y, nuevamente, la importancia del sistema Paraná-Uruguay como posible ruta de entrada a América a través de un continente hostil.

Entre 1537 y 1541 las pocas fundaciones que han logrado sobrevivir son abandonadas.

Sus habitantes se trasladan a la ciudad de Asunción.



**Figura 45- Parte americana del planisferio hecho en Francia en 1546 por Pierre Descelliers**

Fuente: Imagens da formação territorial brasileira

Desde allí comienza el proceso de colonización, que procura establecer **un nuevo orden** sobre el territorio.

Éste surge de la **necesidad de buscar otras salidas**, alternativas a los puertos de Centroamérica, que permita vincularse con los puertos de España, sin recorrer enormes distancias por tierra. El primer objetivo es sacar el oro y la plata del Perú, luego se agrega la salida de cueros y otros productos de la región. Deben fundarse ciudades en las márgenes de los ríos que lleven al Río de la Plata. De las fundaciones realizadas en esta etapa, la más importante para el bajo Uruguay, es la nueva fundación de la ciudad de Buenos Aires, donde se localiza el puerto de ultramar.<sup>85</sup>

<sup>85</sup> Se inicia un movimiento fundacional desde Asunción a las márgenes del Plata. En 1573 Juan de Garay, funda Santa Fe de la Vera Cruz, la actual Santa Fe, a orillas del Paraná, muy próxima a la ubicación que había tenido el fuerte de Sancti Spiritus. En 1580 el mismo Garay funda la ciudad de la Santísima Trinidad en el puerto de Santa María de los Buenos Aires, realizando el primer trazado urbano en forma de damero. La tercera ciudad que debía de fundar según manda la corona a los adelantados, San Juan de la Vera de las Siete Corrientes, queda sin concretarse hasta 1588 ya que Garay es asesinado por los indígenas.

En 1584, Abraham Ortelius representa el estuario del Plata y los ríos Paraná y Uruguay como ingresos destacados al entonces ya conocido continente, identificando en él los asentamientos fundados en sus márgenes.<sup>86</sup>

Dos hechos, uno en España y otro en el propio bajo Uruguay, son muy importantes para la configuración de estos territorios.

El primero de ellos es la **recopilación de leyes y ordenanzas para los territorios americanos** que realiza el Consejo de Indias por orden de Carlos II.

Las fundaciones de la corona española en América toman como referencia los trazados regulares. Alfonso X hace referencia al orden y la regularidad con que deben trazarse las nuevas poblaciones; Jaume II de Mallorca define en las Ordenaciones una población de planta cuadrada de cinco manzanas de lado y parcelario de gran tamaño; en 1380, el franciscano Eiximenis, describe la ciudad ideal, también de planta cuadrada, plaza central y dividida en cuatro zonas cada una con su plaza. Según Hardoy, el modelo aplicado en América, no es la transcripción de las ideas elaboradas en el viejo mundo, sino “el producto de un progresivo perfeccionamiento de ciertos conceptos sueltos que, por vez primera son integralmente utilizados en América” (Hardoy, 1983, p. 344)

El trazado regular de la cuadrícula simplifica la distribución equitativa de solares urbanos y suburbanos y facilita la ejecución de la ciudad, dándole forma y orden. La



**Figura 46- América en el planisferio de Abraham Ortelius de 1584**

Fuente: Cartografía histórica del encuentro de dos mundos

<sup>86</sup> Otras representaciones contemporáneas a la de Ortelius como la de Diogo Homem de 1558, continúan centrando la atención en las tribus existentes: el reino de los gigantes de la Patagonia, el incógnito, el de los antropófagos. Como todos el Paraná y el Uruguay son los ingresos destacados a estas peligrosas tierras. La reproducción de este mapa puede verse en *Imagens da formação territorial brasileira*.

legislación española recoge dicho proceso. En el siglo XVI se incluyen algunas consideraciones generales para trazar la ciudad, al objeto de lograr la comodidad y salud de sus habitantes según el clima de la región, pero nada se dice de su forma. “No hay, en las ordenanzas, en las instrucciones previas y en la Recopilación de las Leyes de Indias de 1680, ningún párrafo que aconseje variar las formas urbanas o permitir ciertas formas urbanas en relación con las características geográficas de una región o un área más reducida” (Hardoy, 1983, p. 343) La recopilación realizada en 1680, recoge, sistematiza y difunde una serie de normas para la colonización y ocupación de los dominios de la corona. Estas son tomadas como referencia para la fundación de poblados en el bajo Uruguay hasta entrado el siglo XIX. Sin embargo, su aplicación no es literal. Por mencionar algunas excepciones, fundamentalmente en las fundaciones de la margen uruguaya, las plazas no siempre están ubicadas en el centro, a veces hay más de una plaza que ocupa una sola manzana y no se trazan, en general, calles que parten de sus puntos medios.<sup>87</sup>

El segundo hecho es la **introducción del ganado** en la zona. Según Beretta, en 1536 Pedro de Mendoza trae los primeros 70 caballos al Río de la Plata<sup>88</sup> y los primeros cerdos, que tenían como destino, seguramente, servir de alimento durante la travesía. Entre 1542 y 1550 se introducen en Asunción las primeras cabras, ovejas y vacas. Este hecho provoca “una de los más profundos quiebres en las estructuras de las sociedades indígenas en este territorio”. (Consens, 2009, p. 139) El uso del caballo, que rápidamente adoptan y dominan los aborígenes, amplía los horizontes de los dominios territoriales de las diferentes etnias. Igualmente se desvanecen las particiones espaciales entre los diversos grupos aborígenes, que se han establecido, a lo largo de varias generaciones, por el manejo y control de los recursos naturales.

Las condiciones de los pastos naturales y la abundancia de agua proporcionada por los numerosos ríos y arroyos, así como la ausencia de grandes predadores, permiten que el ganado se reproduzca y extienda rápidamente por los territorios del Plata. En particular, la zona Sureste de la Banda Oriental,<sup>89</sup> fue llamada posteriormente la Vaquería del Mar, por la abundancia de ganado en estado salvaje. Hasta allí se desplazan los pueblos de las Misiones Jesuíticas en busca del ganado. El caballo hace posible avanzar más rápidamente y a mayores distancias.

---

<sup>87</sup> Estos aspectos se analizan más adelante en la investigación.

<sup>88</sup> Los caballos, desconocidos en esta región, son una pieza clave en la conformación del territorio ya que constituyen un medio de recorrer grandes distancias que los nativos dominan rápidamente.

<sup>89</sup> Así se denominaba a los territorios al oriente del río Uruguay, que en parte conformaron la República Oriental del Uruguay.

## Tensiones en el territorio

En estas primeras etapas, las tensiones en el territorio responden a lógicas regionales, reflejando los intereses europeos de conquista del nuevo mundo. Dos son las rutas de penetración a América: una desde el Norte a través del continente hasta los territorios del oro y la plata, y la otra desde el Océano Atlántico por la cuenca del río Paraná.



**Figura 47- La conquista**

Fuente: Elaboración propia sobre plano de Barrachini y Altezor

La búsqueda de una conexión entre los dos océanos para llegar a las Indias es sustituida primero por el interés de llegar a los territorios del oro y la plata, ya descubiertos, y luego por la búsqueda de una conexión directa con los puertos de ultramar.

En este panorama el bajo río Uruguay no ofrece ningún atractivo para el conquistador. Es un territorio hostil a los asentamientos de los españoles y, aunque puede ser una posible ruta de entrada al continente, tal como es representada en la cartografía, plantea la dificultad de los saltos de agua que cortan la navegación. Si bien se producen algunas fundaciones de fuertes en sus orillas, permanece al margen del proceso de conquista.

**La tensión se localiza entonces sobre los ríos Paraná y Paraguay desde el Río de la Plata al interior de América en primera instancia, posteriormente, en sentido contrario, desde Asunción hacia el Río de la Plata posteriormente. El Uruguay es un río interior, navegado fundamentalmente por los nativos. No obstante, a partir de este momento, el río Uruguay entra al mapa de los territorios de la corona.**



## CAPÍTULO 6

### El bajo Uruguay de las misiones siglos XVI y XVII



A mediados del siglo XVI la conquista del territorio americano se puede dar por terminada. Los portugueses se localizan en la costa brasileña, mientras que España ocupa el resto de Centro y Sud América. A la primera corriente de conquista, que se desarrolla aguas arriba del río Paraná, se sucede una corriente colonizadora, aguas abajo del mismo, buscando una salida al mar.

En el siglo XVII, dos elementos vuelven a cambiar las tensiones sobre estos territorios y dan origen a la **primera población colonizadora** del bajo río Uruguay: la expansión del ganado y la necesidad de poblar para ejercer el dominio y control de las posesiones de la corona.

#### El inicio del proceso de colonización

En 1590 ya hay estancias en las que se cría ganado vacuno en lo que hoy es la provincia de Entre Ríos, sobre el río Paraná<sup>90</sup> y, unos años después, en la margen Oriental, al Norte del Río Negro. En 1611, desde Paraná, Hernandarias introduce ganado vacuno por la isla del Vizcaíno y el 1617 nuevamente por el sur del río Negro, en las actuales costas de Colonia. **La abundancia de ganado constituye el primer gran atractivo económico de estos territorios.** Indígenas, portugueses y corsarios ingleses, franceses y holandeses incursionan en busca de cueros y astas primero y de sebo más tarde. Según Beretta, en 1605 se realiza la primera exportación de cueros y en 1609 se establece el registro para controlar la caza del ganado cimarrón, nombre que se le da al ganado salvaje.

Desde Buenos Aires se otorgan Permisos de Vaquería a grupos que, cruzando el Río de la Plata o remontando el río Uruguay, penetran al interior del territorio a través de la red fluvial.<sup>91</sup> Aunque esta actividad en principio no deja asentamientos

---

<sup>90</sup> Garay distribuye tierras en el entorno de Santa Fe

<sup>91</sup> Desde Santa Fe y Buenos Aires se hacían incursiones al territorio de la Banda Oriental del Uruguay tanto para faenar ganado como para capturarlo para las estancias. Las

permanentes, ya que los corambreros<sup>92</sup> construyen campamentos mínimos para subsistir mientras realizan la faena, no sólo tiene importancia económica sino que, además, va generando una mano de obra especializada, que permite, posteriormente, la aparición de la industria del tasajo y la curtiembre.<sup>93</sup>

Esta actividad suele localizarse a la orilla de los cursos de agua necesaria para el proceso y el traslado de la producción a los centros de consumo.

En esta etapa el territorio al Sur del río Negro, en la margen oriental del bajo Uruguay, es una prolongación del área rural de Buenos Aires, a la que se llega cruzando el río Uruguay. La producción sale por el río, fundamentalmente hacia Buenos Aires y, desde allí, a otros puertos de ultramar.

La abundancia de ganado sustenta **el segundo elemento que impacta en la región en general y en el bajo río Uruguay y sus territorios en particular: la necesidad de poblar para poder controlar** los extensísimos dominios españoles.<sup>94</sup>

Como se ha especificado en el capítulo anterior, España dispone tempranamente de un modelo para la ocupación de sus territorios conquistados. Sin embargo, las directivas de la corona a los Adelantados no siempre son aplicadas con éxito.<sup>95</sup> **La concreción en el poblamiento surge por iniciativa de las compañías religiosas.**

Desde la ciudad de Asunción los Jesuitas fundan **pueblos misioneros** con objetivos evangelizadores y productivos. A partir de 1607, la Compañía de Jesús crea 30 pueblos en zonas que actualmente pertenecen a Paraguay, Chile, Argentina, Brasil y Uruguay, en lo que entonces se llamó la Provincia Jesuítica del Paraguay. Estos pueblos desarrollan una economía basada en la agricultura, la cría de ganado y la forestación. Su producción se coloca en Potosí, Lima, Santiago y Buenos Aires. El paulatino conocimiento y control del territorio lo podemos

---

autorizaciones constituían una fuente de recursos por lo que a Buenos Aires no le interesaba cederlas ni a Santa Fé ni a los pueblos misioneros.

<sup>92</sup> Corambrero es el nombre con el que se designa a quienes extraían y comerciaban con las pieles del ganado.

<sup>93</sup> El tasajo es la carne secada y salada para su conservación. La curtiembre es el establecimiento de secado y preparación de las pieles para su uso posterior.

<sup>94</sup> La conquista y ocupación de las Indias Orientales por parte de la corona española se caracteriza por la ocupación de las costas con fines primero defensivos y luego comerciales, tal como lo hace Portugal con la costa atlántica. A diferencia de Portugal que establece ciudades puerto conectadas directamente con Lisboa, España se interna al interior de estos territorios. Los Imperios Azteca (1519-1522) e Inca (1531-1533) fueron ocupados en su totalidad. (Barrachini y Altezor 2008, p. 10)

<sup>95</sup> Pedro de Mendoza funda los fuertes, pero no logra fundar exitosamente ninguna ciudad en su recorrido hacia Asunción.

reconocer observando la calidad de la representación en un par de ejemplos de la cartografía generada en las primeras décadas del siglo.

El primero de ellos es “Paraguay, ó Prov. de Río de la Plata”, con las regiones adyacentes de Tucumán y Santa Cruz de la Sierra. En este plano, fechado en 1600, aparecen Asunción, Santa Fe, y Buenos Aires, en tanto Corrientes se localiza, aunque no aparece el símbolo que representa la presencia de la iglesia en la ciudad. Seguramente esto es debido a su reciente fundación.

Detalla fundamentalmente la margen derecha del río

Paraná hasta la desembocadura del Paraguay y luego la misma margen del Paraguay. Aparecen además algunos elementos de ayuda a la navegación, como islas, afluentes y la localización de las tribus aborígenes en su margen (tal vez como advertencia al navegante). No es casual que sea la margen derecha la que está más detallada, ya que la navegación de los afluentes por esta margen permite adentrarse a los territorios de los minerales, pasando por Santa Cruz de la Sierra y llegando casi al Potosí. La margen izquierda, sin embargo, contiene muchos menos datos, representándose un territorio casi vacío. El río Uruguay, a pesar de haber sido ya navegado hasta los saltos, se confunde con el río Negro. Aún no se comienzan a localizar las Misiones Jesuíticas en sus márgenes, lo que sucederá en 1607.

El segundo plano es el “Paraquaria Provincia Soc. Iesu”, de Miguel Angel Tamborini, editado por primera vez en 1726. En este caso la descripción es mucho más minuciosa, detallando elementos del soporte físico como cursos de agua, bosques o selvas, relieve y, como en el anterior, localizando las tribus. Ya están fundados los pueblos misioneros aguas arriba del río Uruguay.



**Figura 48- Paraguay, ó Prov. De Río de la Plata, 1600**

Fuente: Copia consultada en el Archivo Histórico del Servicio Geográfico Militar

Éstos quedan comprendidos en una vasta zona identificada con la leyenda “Doctrina Uruaig ou Uruguay”. Ésta abarca parte de los actuales Argentina, Brasil y Uruguay, si bien los dominios de la estancia jesuítica de Yapeyú no llegan al Sur del río Negro. El territorio, vacío en la representación anterior, ahora se llena. Su descripción es importante. Es el dominio de los jesuitas, autores de la carta, no el dibujo de un cartógrafo holandés, como el plano anterior. En este caso el río Uruguay permite atravesar el territorio y recorrerlo, prácticamente en su totalidad, por sus afluentes que, a diferencia del plano anterior,



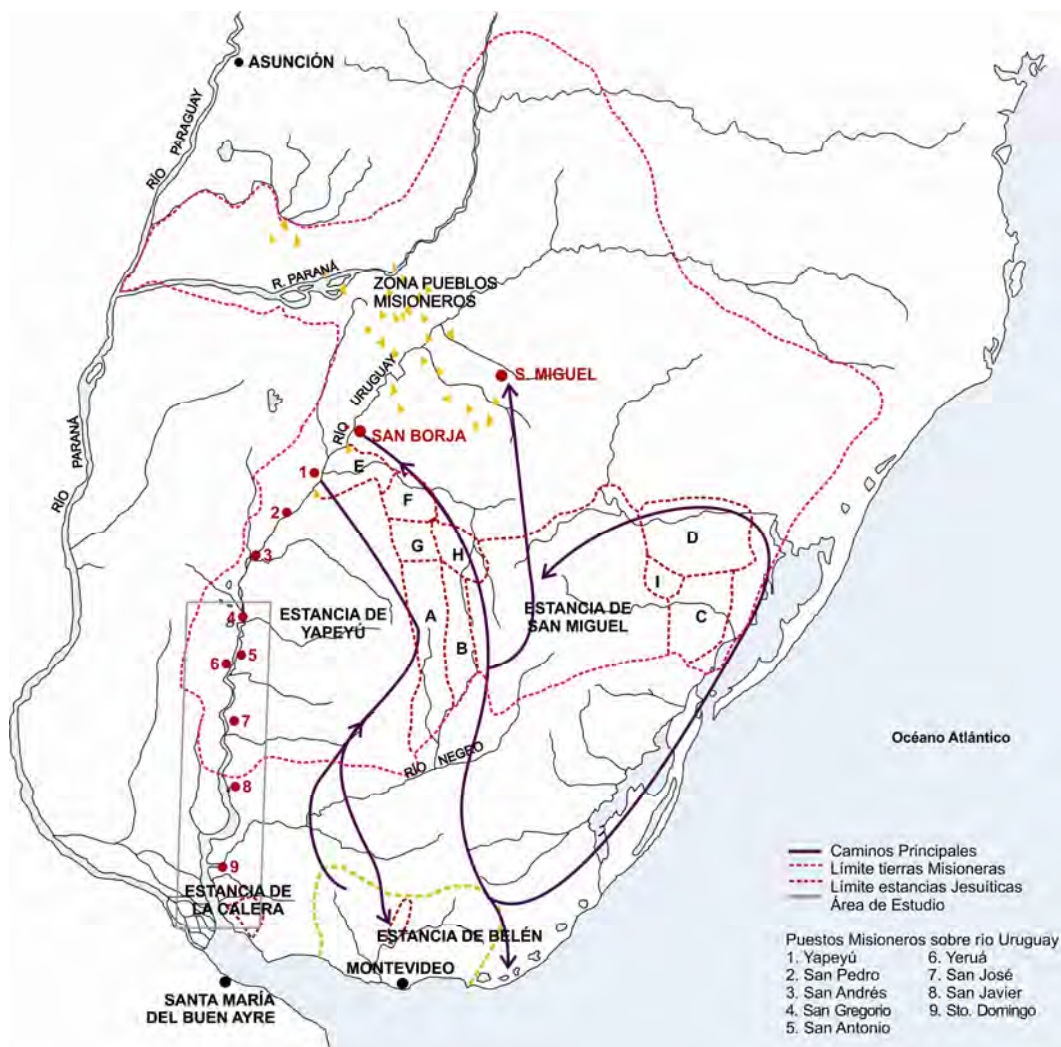
**Figura 49- Nueva descripción de la provincia jesuítica de Paraguay y regiones adyacentes, 1726**

Fuente: Copia consultada en el Archivo Histórico del Servicio Geográfico Militar

en éste aparecen muy detallados. Sin embargo, como dejan en evidencia los relatos de dos misioneros jesuitas sobre su viaje a las vaquerías del mar, los guaraníes llegan a las mismas atravesando tierra firme. El río Uruguay se usa como ruta de salida de los productos de las misiones hacia Buenos Aires.

El río Uruguay canaliza el traslado de hombres, productos de las misiones y herramientas necesarias para la labor entre el alto río Uruguay y el puerto de Buenos Aires. Julio Speroni, en su investigación sobre “El río Uruguay visto por los viajeros de los siglos XVIII y XIX”, incorpora el relato del Padre Jesuita Antonio Sepp, quien viaja desde Buenos Aires hasta las misiones del Norte en el 1691 y relata esta experiencia en cartas enviadas a su hermano.<sup>96</sup> Parte de las proximidades de Buenos Aires, a través del delta del Paraná, hacia el río Uruguay, navegando aguas arriba hasta la estancia de Yapeyú.

<sup>96</sup> Aunque fuera del período en el que investiga, considera éste un testimonio importante de la época, poco conocido.



**Figura 50-  
Expansión Jesuítica en su apogeo (1750-1760)**

Fuentes: Campal, con base en Cardiel, Nusdorffter y Giuria. Elaboración propia

En su relato, describe los atractivos del paisaje y algunos grupos de indígenas yaros con los que se cruza y negocia el intercambio de caballos por “agujas, cuchillos, anzuelos, tabaco, pan y el polvo de las hojas de un árbol que crece en Paraguay y que consideran muy saludable.” (Speroni, p. 432) Otro punto interesante del relato es la descripción del cruce del salto, para la que se ven obligados a desarmar los botes en los que navegaban y salvar por tierra el tramo para volver a armarlos nuevamente.

La travesía les lleva un mes. Una serie de puertos y embarcaderos apoyan esta actividad a través del río, conformando los primeros asentamientos permanentes en sus márgenes.

Señalado sobre gráfico de la Red de comunicaciones terrestres en la Banda Oriental hacia mediados del siglo XVIII de Alvarez Lenzi

Fuente: <http://abc.gov.ar> ,consulta febrero 2012

En general, en todas las misiones, el centro está conformado por una gran plaza cuadrada; en uno de sus lados se sitúan la iglesia, la residencia de los misioneros y el cementerio, ubicándose las casas de los indígenas en los otros tres lados.

<sup>97</sup> Reproduce con notas aclaratorias los dos textos misioneros. El primero extraído de “Organización Social de las Doctrinas Guaraníes de la Compañía de Jesús” (Barcelona 1912) T II. Doc 47. El original del segundo se encuentra en el Museo Histórico Nacional de Montevideo, Tomo 194, fondo Eduardo Araújo.

El primero de ellos, José Cardiel, llega a las Misiones en 1731 y regresa a España en 1768. Si bien ya están avanzadas las primeras décadas del siglo XVIII y han comenzado otros procesos en la configuración de los territorios del Plata, sus descripciones dan cuenta de la vida en los pueblos misioneros y, en lo que a este trabajo interesa, de la relación entre éstos y la navegación por los ríos Paraná y Uruguay. Explica cómo es el comercio con Santa Fe y Buenos Aires, a las que envían balsas por los ríos Paraná y Uruguay con productos de las Misiones, fundamentalmente con yerba, y regresan con utensilios y herramientas necesarias para la labor en el campo y armas de fuego para la defensa de los pueblos misioneros. Este comercio es mucho más frecuente con Buenos Aires, lo que lleva a pensar que la ruta del río Uruguay es la más frecuentada.

Si bien existe ganado en las misiones, su cría se dificulta por la mala calidad de los campos. En 1680 descubren la abundancia de ganado en el Sureste de la Banda Oriental y se dedican a vaquear, “arreando”<sup>98</sup> el ganado hacia los pueblos misioneros, en desplazamientos que significan varios cientos de kilómetros. El segundo relato que recoge Campal, es del misionero Silvestre González, que narra un viaje a las *vaquerías del mar* en 1705. Cuenta que el objetivo es resguardar a las tropas de los “Pueblos del Uruguay”, del ataque de indios y faeneros de otras naciones. Sale en el mes de octubre de la estancia de San Borja hacia el río Negro, en un viaje que dura tres meses y del que regresa, finalmente, con más de 30.000 cabezas de ganado<sup>99</sup>. La narración da cuenta de las peripecias para atravesar el territorio, sobre todo al encontrar los ríos crecidos. La otra amenaza que aparece constantemente mencionada en este diario, es el temor a encontrarse con indios infieles, los que constituyen un verdadero peligro. Este relato, si bien se aleja del bajo río Uruguay, adentrándose en los territorios de la Banda Oriental, permite comprender las razones por las cuales, pese a las dificultades en la navegación que presentaban los saltos de agua, el río Uruguay constituía una vía segura, frente a la dificultad de aventurarse por tierra firme.

Apoyados por la Gobernación del Río de la Plata de Francisco de Céspedes, franciscanos y dominicos también instalan misiones en la cuenca del Plata. En el siglo XVII existen dos misiones en la costa entrerriana: Yaguari Guazú, en las proximidades de Gualaguaychú y Yaguari Mini (Santo Domingo de Soriano). Los aborígenes de Soriano cruzan permanentemente el río a buscar leña y cañas y, probablemente, a proveerse de carne. El cruce se realiza por el paso de las Caballadas, donde las márgenes están más próximas. La región es visitada

---

<sup>98</sup> Arrear el ganado significa conducirlo de un lugar a otro.

<sup>99</sup> Según Campal en base a la suma de tropas que supuestamente recogieron los trece pueblos del Uruguay en esa primavera, los tapes trasladaron más de 200 leguas unas 400.000 cabezas de ganado.

asiduamente para realizar vaquerías. Hay además actividad ilegal de caza de ganado. Estas expediciones ilegales se esconden en el monte tupido de la costa. (Boretto, 2000)

En 1625 los franciscanos fundan San Francisco de Olivares, en la isla del Vizcaino, sobre el río Uruguay y en 1662 San Miguel, en la misma localización. Entre 1667 y 1708 se realizan 4 fundaciones de Santo Domingo de Soriano, hasta su actual localización sobre el río Negro, 5 kilómetros aguas arriba de su desembocadura en el Uruguay. La segunda de ellas en la actual margen argentina, es la única que subsiste hasta nuestros días. Por tratarse de una iniciativa Franciscana, la planta fundacional se basa en el damero y no en la estructura urbana jesuítica.



**Figura 53- Ubicación de San Francisco de Olivares, Santo Domingo de Soriano y Yapeyú, primeras fundaciones misioneras**  
Elaboración propia

El plano de Santo Domingo de Soriano y sus ejidos, de 1880, copia del original de 1874 del Ingeniero Agrimensor Pedro Ponce, revela el modelo urbano que toma como referente a las Leyes de Indias, o a la ciudad propuesta por el franciscano Eiximenis, si bien las altera. El damero, de trazado irregular, sigue la dirección de los medios rumbos; en el entorno de la plaza central se localizan los edificios representativos.

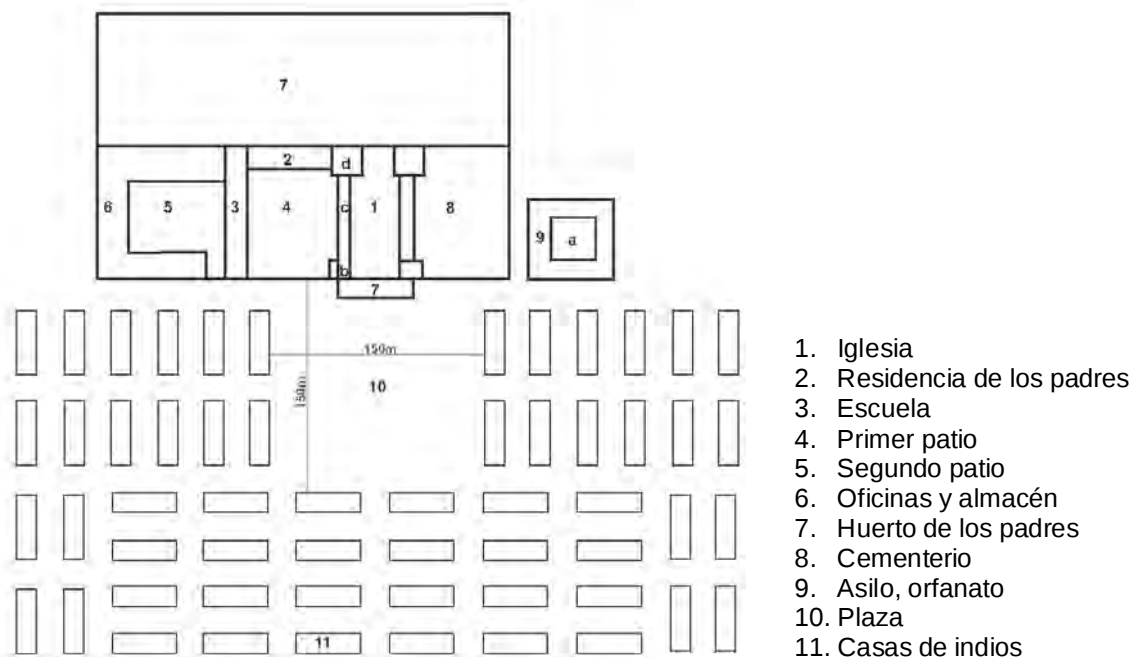
Al contrario de las Misiones Jesuíticas, estas fundaciones **no logran generar ningún tipo de estructura general sobre el territorio, más allá de la localización del centro poblado y su área de jurisdicción, actuando como iniciativas aisladas.**

Un tercer hecho fundacional es de fundamental importancia. En 1680 los portugueses, avanzando sobre territorios españoles, establecen Colonia del Sacramento, sobre el Río de la Plata. “Claro está que Colonia surge con signo negativo; que es la anti-ciudad de la geofagia portuguesa, incrustada en el flanco de las posesiones españolas; que vive del contrabando y no del bando; que crea relaciones clandestinas, ilícitas con el campo circundante. Pero constituye, no obstante, la primera figura de polarización entre ciudad y trastienda en la historia de los paisajes uruguayos” (Vidart, 2012, p. 83)

Localizada en la puerta de entrada a la cuenca del Plata y enfrentada a Buenos Aires, acabará impactando sobre la configuración de la banda Este del bajo Uruguay en general, ya que pone en alerta a las autoridades y desencadena la fundación de Montevideo, que se concreta en 1724. Al igual que Buenos Aires, Montevideo genera nuevas tensiones que acaban por afectar al bajo río Uruguay en las décadas siguientes.

### Las formas de ocupación del territorio

Vinculados al bajo Uruguay, los pueblos misioneros de Yapeyú y Santo Domingo de Soriano siguen modelos urbanos diferentes. Si bien ambos apelan al tejido ortogonal, como modo de imponer un orden, en el primer caso existe el afán de controlar cada detalle, todo tiene un orden y un lugar inamovible, cada uno tiene su espacio asignado en ese lugar según la función que desarrolle. Más allá del área del pueblo, son los dominios de la estancia.<sup>100</sup>



**Figura 54- Planta tipo de pueblo misionero jesuita**

Fuente: Elaboración propia sobre plano de Bruxel.

<sup>100</sup> Las láminas 10 y 11 del atlas brindan más información sobre los pueblos Yapeyú y Santo Domingo de Soriano



**Figura 55-Santo Domingo de Soriano**  
**Identificación de la planta urbana original**

Fuente: Elaboración propia y plano del Ingeniero Ponce de 1880, en el que se dibuja su crecimiento y área de ejido para cultivo intensivo. Consultado en la Dirección de Topografía del Ministerio de Transporte, Uruguay.



El poblado misionero y su estancia estructuran un vasto territorio en el río Uruguay medio, sin embargo, en el entorno del bajo río Uruguay, sólo se desarrollan los dominios de la estancia de Yapeyú, una enorme extensión donde pasta el ganado en la banda Este del río. Su pueblo misionero se localiza aguas arriba de los saltos de agua.

En Santo Domingo de Soriano se recogen las directivas de la corona para fundar una villa. En torno a la plaza se ubican las edificaciones principales, cada poblador tendrá su lote para ocupar en el tejido urbano. La fundación de Villa Soriano constituye un hecho puntual en su inicio y no es hasta el siglo XIX, con la regularización de su trazado y la definición de sus ejidos<sup>101</sup>, que busca imponer un orden sobre el territorio de su jurisdicción.

### **Nuevas tensiones en el territorio**

Según Moraes, las tensiones en el territorio en este período responden a tres intereses: por un lado la expansión de los jesuitas y sus pueblos misioneros de indios guaraníes sobre el río Uruguay, con finalidad principalmente productiva y religiosa; una segunda tensión provocada por las fundaciones en torno a la salida al Río de la Plata (el eje formado por el sistema urbano iniciado por Garay: Santa Fe, Buenos Aires y Corrientes) y, finalmente, las generadas por el avance de los portugueses en busca del ganado y la fundación de Colonia del Sacramento.(Moraes, 2007)

En términos territoriales estas tensiones marcan **dos direcciones**: una primera Norte-Sur que **se canaliza a través del río Uruguay**<sup>102</sup> y del territorio uruguayo en busca de las vaquerías del mar (expansión de los jesuitas) y a través del río Paraná hasta su desembocadura en el Río de la Plata (fundaciones españolas) y una segunda por la costa atlántica hasta Colonia del Sacramento (avance de los portugueses).

En el bajo Uruguay aparecen los primeros signos de estructuración territorial en sus márgenes con la localización de los puertos y embarcaderos jesuitas. En algunos de ellos se concretan centros urbanos en el siglo XIX. Las operaciones de corambre y

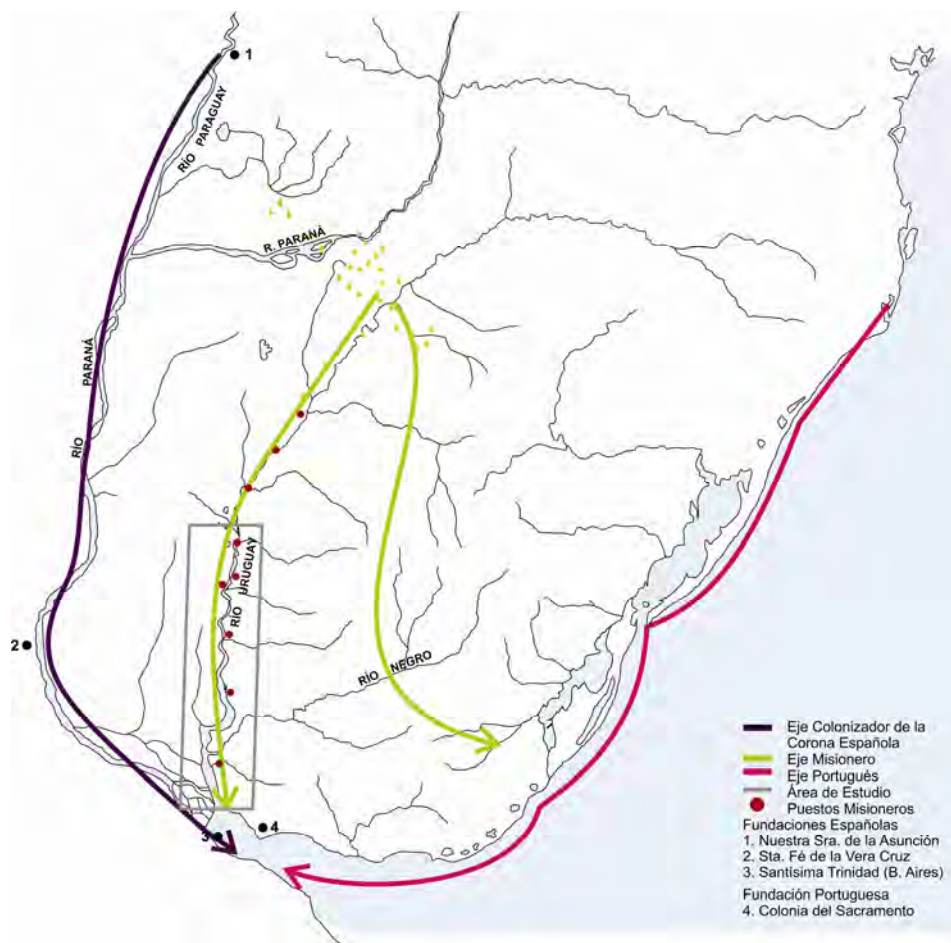
---

<sup>101</sup> El ejido es el área prevista para ser destinada al crecimiento de la ciudad en la Leyes XIII, del Libro IV, Título VII de la "Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias" de 1680. "Los égidios sean en tan competente distancia que si creciere la población siempre quede bastante espacio para que la gente se pueda recrear y salir los ganados sin hacer daño."

<sup>102</sup> Campal identifica 7 puertos-puestos sobre el río Uruguay utilizados por las Misiones Jesuíticas para su conexión con Buenos Aires.

los permisos de vaquería se llevan a cabo navegando a través del río y sus afluentes, en busca de las aguadas donde se reúne naturalmente el ganado, no dejando ninguna huella permanente. El único asentamiento que se genera, vinculado al río Uruguay, es Santo Domingo de Soriano, en la margen izquierda del río Negro.

**En esta etapa el territorio en ambas márgenes del bajo Uruguay no tiene espesor, todo lo que en él sucede está vinculado directamente a la ruta de navegación que se establece entre los pueblos y estancias misioneras, y entre la actividad corambrera y el puerto de Buenos Aires.** El establecimiento de los primeros asentamientos en sus orillas está en función de esta navegación. Alejarse del río comporta más riesgos que logros por la presencia de los indígenas y porque la única riqueza que interesa, el ganado, se encuentra con abundancia en las márgenes del curso de agua principal o sus afluentes. No obstante, estos primeros puertos o embarcaderos son el soporte para el proceso colonizador. Constituyendo las puertas de entrada al territorio, conformarán los primeros centros poblados desde los que se comenzará a estructurar el bajo Uruguay.



**Figura 56-Tensiones en el territorio del bajo Uruguay en la etapa colonizadora**  
Fuentes: Barrachini y Altezor, Bruxel. Elaboración propia.

## CAPÍTULO 7

### El bajo Uruguay ganadero siglo XVIII y mediados del XIX



Desde el punto de vista de la historia de la región, en el siglo XVIII y hasta mediados del XIX, se concentran tal densidad de acontecimientos que sería necesario su división en varias etapas para interpretarlos en detalle. El desarrollo misionero alcanza su auge y posterior caída; el territorio se recompone en diversas unidades administrativas para su control por parte de la Corona; ingleses y portugueses avanzan, alternativamente, sobre las mismas; surgen, se desarrollan y concretan exitosamente los movimientos independentistas, en lo que luego serán las naciones argentina y uruguaya; primero con una visión federalista y finalmente como naciones separadas. El relato histórico es extenso y complejo. Sin embargo, en términos del territorio del bajo Uruguay, este período está caracterizado por dos hechos fundamentales en la concreción de las trazas de su configuración definitiva: su colonización a través de la fundación de las principales ciudades y la instalación y desarrollo de la ganadería, que sostiene el desarrollo económico y productivo de la zona hasta entrado el siglo XX.

Si bien fundaciones y desarrollo de la ganadería suceden en forma sincrónica, se presentan por separado, entendiendo que son el resultado de dos lógicas diferentes en la vinculación del hombre con su territorio. Sin embargo las tensiones en el territorio son el producto de ambas, y por ello se explicitan en el capítulo siguiente.

Este capítulo da cuenta de los procesos y modificaciones producidos por la explotación del ganado en forma extensiva, incorporando la instalación de los primeros saladeros y caleras, directamente vinculados a esta actividad. La conformación posterior de los pueblos frigoríficos se desarrolla en el capítulo 9, vinculándola a la imagen del bajo Uruguay productivo.

#### La modificación del territorio misionero

La expansión territorial jesuítica alcanza su máximo desarrollo entre 1750 y 1760 (Campal, 1968). Los territorios del paisaje pastoril-misionero fueron, durante los

siglos XVII y mitad del XVIII, escenario de una intensa interacción entre españoles, jesuitas, guaraníes y portugueses, que toca su fin cuando España intenta regularizar los límites de sus posesiones con Portugal a través del Tratado de Madrid de 1750.<sup>103</sup> Esta decisión significa que los indígenas deben abandonar sus tierras, situación a la que se niegan y por la cual presentan batalla<sup>104</sup> hasta que, en 1761, Carlos III de España rescinde el Tratado. Los indios permanecen en sus reducciones, para entonces prácticamente destruidas. Siete años después los misioneros jesuitas son expulsados, acusados de haber incitado la revuelta indígena. La administración de los pueblos es confiada a legos españoles quienes trabajaban en su propio beneficio, no interesándose por la población autóctona. En esta situación, los pueblos misioneros comienzan a decaer en población y producción. Surgen intereses públicos y privados sobre algunas posesiones de las Misiones<sup>105</sup>. La **estructuración territorial heredada por la ocupación jesuítica se modifica.**

### La estancia cimarrona

La unidad territorial, conformada por la estancia misionera, se fracciona, respondiendo a los reclamos de tierras, a la vez que la faena de ganado ya no se produce como estrategia para resolver los desequilibrios entre el crecimiento demográfico y la alimentación de la populosa población guaraní, sino para enriquecimiento de los nuevos administradores del territorio. A comienzos del siglo XIX las tierras pertenecientes a la



**Figura 57- Estancia de Yapeyú**

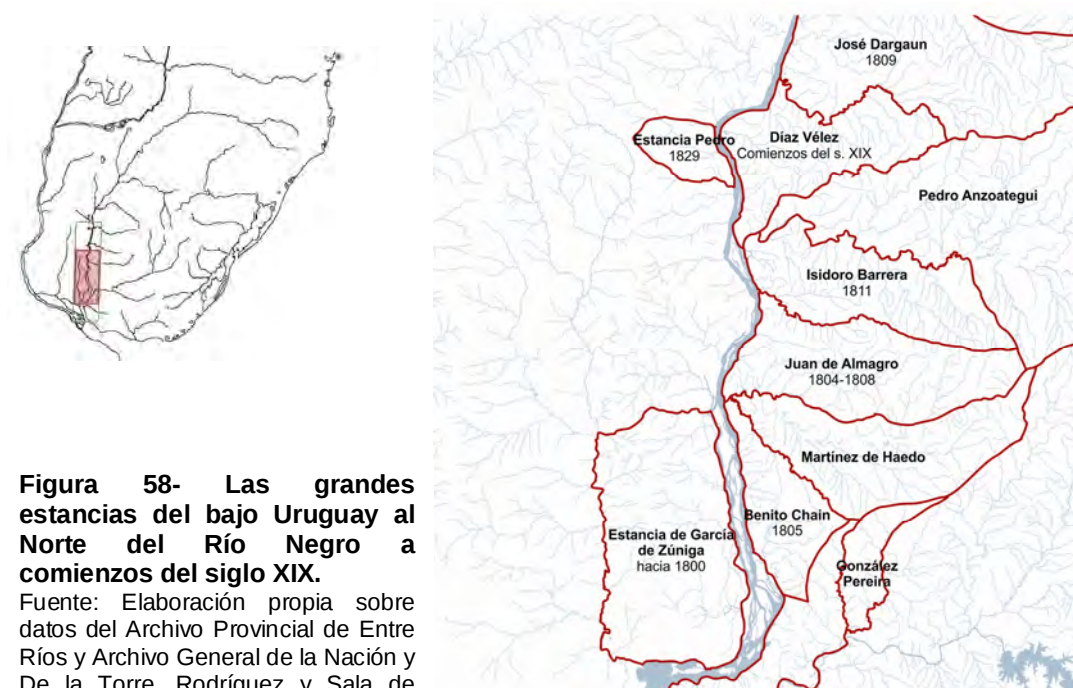
Fuente: Elaboración propia sobre plano de la estancia trazado por Giuria sobre copia del Padre Marimón de 1752.

<sup>103</sup> Esto implica entregar a Portugal siete pueblos misioneros ubicados al Norte de la Banda Oriental, a cambio de la Colonia del Sacramento, fundada sobre el Río de la Plata, frente a Buenos Aires.

<sup>104</sup> El desconocimiento de los derechos de los indígenas, obligados a abandonar sus tierras, provoca una sublevación dirigida por el cacique Sepé que da lugar a las cruentas guerras Guaraníticas entre 1754 y 1756. Los indígenas se enfrentan al ataque conjunto de tropas españolas y portuguesas para imponer los nuevos límites de la Banda Oriental entonces fijados al Norte por el río Ibicuy.

<sup>105</sup> El puesto Yapeyuano de Salto sobre el río Uruguay es reclamado por el Cabildo de Montevideo y varios hacendados reclaman la posesión de las tierras de las estancias a ambos lados del río Uruguay.

estancia de Yapeyú, en el bajo Uruguay, se ha subdividido. Sus dominios, 500.000 hectáreas, que se extienden ocupando parte de los actuales territorios argentinos y brasileños y prácticamente la cuarta parte del actual territorio uruguayo, se fraccionan en estancias cimarronas cuyas dimensiones, aunque menores, siguen siendo de varios miles de hectáreas. A modo de ejemplo, la estancia de Díaz Vélez, entre Paysandú y Salto, tiene una superficie aproximada de 95.000 hectáreas y la de Juan de Almagro, en la que se ubica la ciudad de Paysandú y el saladero que da origen al frigorífico Casa Blanca, abarca 160.000 hectáreas. Los límites están determinados por cursos de agua que conforman las “rinconadas”, contenciones naturales para el ganado cimarrón; y por la topografía. La vivienda, un prisma con cubierta a dos o cuatro aguas, contiene una o dos habitaciones, compartidas por el propietario y los trabajadores. Sus muros son de palo a pique<sup>106</sup> y la cubierta de quincha.<sup>107</sup> La mayoría de las veces las aberturas son cubiertas con cueros para protegerse de la intemperie.



**Figura 58- Las grandes estancias del bajo Uruguay al Norte del Río Negro a comienzos del siglo XIX.**

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Archivo Provincial de Entre Ríos y Archivo General de la Nación y De la Torre, Rodríguez y Sala de Touron.

Estas vastas extensiones, con límites naturales fácilmente franqueables, requieren el control del ganado para que éste no se desplace fuera de la propiedad o caiga en

<sup>106</sup> Paredes construidas con maderas clavadas a la tierra verticalmente, revocadas interiormente con barro. A veces revocadas con barro y estiércol.

<sup>107</sup> La palabra quincha es de origen quechua y se aplica a un procedimiento constructivo consistente en un entramado de madera recubierto con barro, yeso u otro material, que se usa para paredes y cubiertas. En la región se utiliza paja como recubrimiento.

manos de los indígenas y faeneros que, desde Brasil o desde el propio territorio, realizan incursiones en busca de su sustento o de una actividad lucrativa. “Gauchos e indios charrúas o minuanes se aliaban entonces para asaltar las estancias y entonces las tolderías servían de refugio provisional a los transgresores de la ley.”(Vidart, 2003, p. 72) Además de los jornaleros que ayudan en las tareas que demanda el control del ganado, en la mayoría de las estancias se localizan puestos de vigilancia en las proximidades de su perímetro.<sup>108</sup> En ellos se establecía el rancho del puestero, en el que vive con su familia si la tiene.

### **El alambrado de los campos**

En las dos naciones **el alambrado de los campos** se da a mediados del siglo XIX.<sup>109</sup> En ambos casos, no sólo posibilita mejoras en la producción de la estancia vacuna, sino que, además, tiene otros impactos territoriales.

Uno de ellos tiene que ver con la **distribución de la población en el territorio**. La mano de obra necesaria en la estancia modernizada fue mucho menor que en la estancia cimarrona. El alambrado de los campos es suficiente para contener el ganado y delimita claramente la propiedad; ya no es necesaria su vigilancia. Se produce entonces la expulsión de los establecimientos de gran número de pobladores que ayudan en las tareas del campo. El gaucho, como ser errante sin compromisos laborales ni obstáculos naturales, el que comía del ganado ajeno al que creía propio, que coronaba una cuchilla y desde allí buscaba repechar una y otra vez las verdes olas inmóviles que llegaban hasta el horizonte, que no buscaba bienes inmuebles para asentarse en ellos, sino espacio para deambular por las fronteras del viento, desaparece. (Vidart, 2003)

En Uruguay el gaucho no encuentra alternativa para su subsistencia, engrosando la fila de “vagos y malentretenidos” como los caracteriza la literatura de la época.

En Argentina primero, y en el litoral del bajo Uruguay posteriormente, ya se ha iniciado el proceso de la colonización agrícola y existen nuevas oportunidades laborales que abren otras perspectivas. Junto con el establecimiento de las colonias,

---

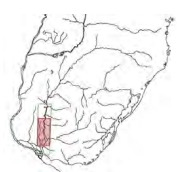
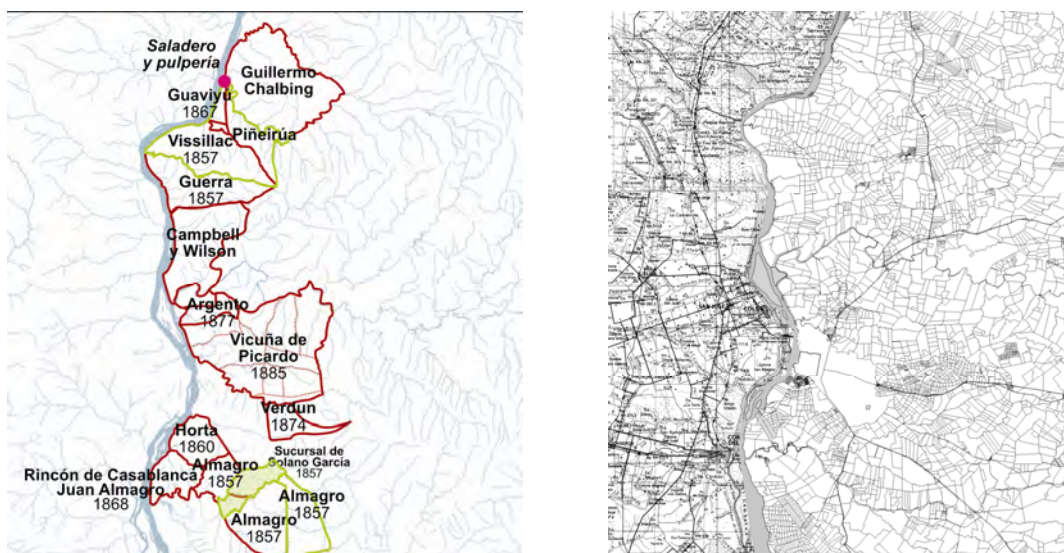
<sup>108</sup> En muchos casos estos jornaleros trabajan por su sustento, sin recibir pago. Permanecen en la estancia un tiempo y luego se trasladan a otro establecimiento. En “La tierra purpúrea, el inglés Hudson realiza una descripción del Uruguay rural del siglo XIX, relatando la vida en las estancias cimarronas.

<sup>109</sup> En 1850 se realiza en Uruguay la primera importación de rollos de alambre para cercos provenientes de Inglaterra, que fueron utilizados en las chacras y quintas próximas a Montevideo (Castellanos, 1971). En la década del 80 del siglo XIX ya estaban alambradas el 64% de las estancias en Uruguay, y en 1875 se aprueba la Ley de Alambramiento. En la década del 70 en Argentina, inicialmente también se alambran las estancias ovinas en torno a Buenos Aires y posteriormente en el resto del territorio.

se presenta una fuerte demanda de trabajadores para las faenas del campo, la construcción de ferrocarril y los puertos, que brindan oportunidades para permanecer en la región del bajo Uruguay. (Lobato y Suriano, 2000)

En Uruguay, muchos de los expulsados de las estancias cimarronas se instalan en rancheríos que se forman en la margen de los caminos o terminan en las periferias de las ciudades.

Las grandes estancias se subdividen en procesos de sucesión o ventas, hasta conformar el parcelario rural actual. A finales del siglo XIX la estancia de Vissillac ocupa 20.000 hectáreas, la de Guerra se extiende en 25.000 hectáreas y la de Campbell en 30.000 hectáreas. Las tres formaron parte originalmente de la estancia de Díaz Vélez.



**Figura 59- Catastro rural a finales del siglo XIX, entre Paysandú y Salto, posterior al alambrado de los campos y catastro rural actual, margen Oriental**

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Archivo General de la Nación y del IDE, Uruguay.

Según datos del Sistema de Información del Censo Agropecuario uruguayo, en las unidades censales de las márgenes del río Uruguay en los departamentos de Río Negro y Paysandú actualmente el 14% de los predios rurales tiene una superficie entre 200 y 499 hectáreas, mientras el 15% es de mayor superficie.<sup>110</sup>

<sup>110</sup> Debe considerarse que estos porcentajes incluyen la parcelación intensiva de las colonias en rangos de superficie entre 20 y 100 hectáreas (32% de las parcelas rurales)

**Figura 60- Tres etapas del catastro rural, estancia de Díaz Vélez en la margen Oriental del bajo Uruguay**

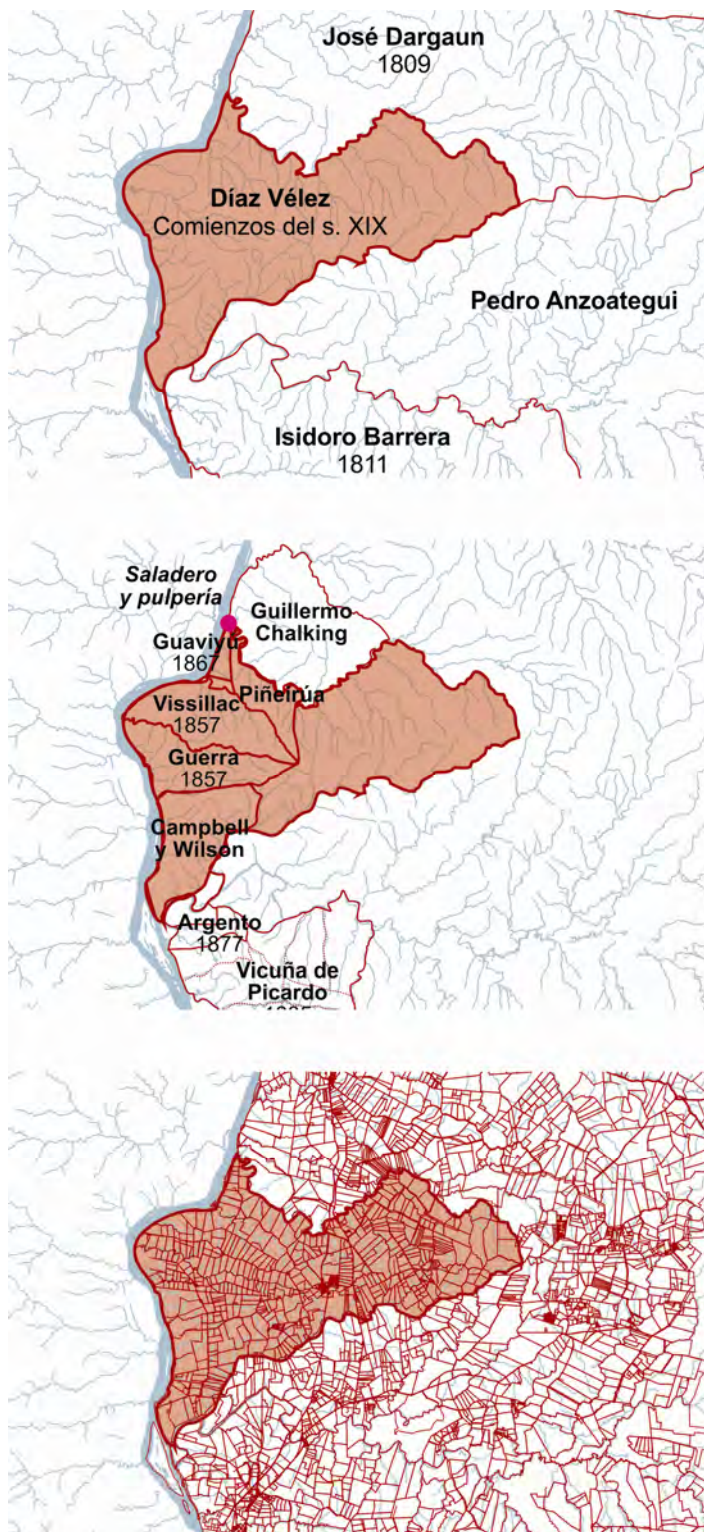
A comienzos del siglo XIX, las grandes estancias cimarronas están delimitadas por los cursos de agua más importantes, los que dificultaban el cruce del ganado hacia los campos linderos.

La estancia de Díaz Vélez, con una superficie de 95.000 hectáreas, tiene sus límites en los arroyos Guaviyú al Norte y Quebracho Grande al Sur.

Unas décadas más tarde, en la segunda mitad del siglo XIX, la propiedad se ha dividido en tres estancias sobre el río Uruguay. Los planos originales de la época, firmados por Conring y Delort, continúan utilizando los cursos de agua como los límites principales de las nuevas estancias: Visillac, Guerra y Campbell y Wilson, cuyas superficies están entre las 20.000 y 30.000 hectáreas. Los planos de esta época, generados a partir de fuentes primarias, representados en este capítulo y, a mayor escala en el atlas, permiten constatar que este proceso es común a toda la margen Oriental del bajo Uruguay.

El tercer plano muestra la situación actual del catastro rural. En esta zona en particular predomina el uso ganadero-cerealero extensivo. El 90% del área está fraccionada en predios mayores a 200 hectáreas, aunque en ningún caso superan las 3.000 hectáreas.

Fuentes: Planos de catastro del Archivo General de la Nación, IDE, De la Torre, Rodríguez, Sala de Tournon. Elaboración propia



## De la estancia cimarrona a la estancia empresa

De la mano del establecimiento en la campaña de inmigrantes europeos que llegan en las primeras décadas del siglo XIX, en ambos países se produce un cambio de mentalidad en relación a la estancia ganadera, que comienza a ser considerada como una empresa.

En ella se aplican técnicas científicas, importando nuevas razas de ganado, fundamentalmente de Inglaterra, para mejorar la producción. Estas nuevas formas de explotación están asociadas al abastecimiento de la industria frigorífica y de conservas.

La construcción de viviendas confortables para el hacendado reproduce las comodidades y, muchas veces el lujo, de la vida en la ciudad, sustituyendo el rancho de la estancia cimarrona. El trabajador se aloja en construcciones separadas de las del propietario, cambiando la modalidad anterior en la que todos conviven en el refugio que constituye la única edificación. Los grandes



**Figura 61- Estancia La Paz (Paysandú)**

Fundada en 1856 por el inmigrante inglés Richard Bannister Hughes, integrante de la generación de hacendados que cambiarían las condiciones técnicas y económicas de nuestra ganadería. Fue la primera alambrada del país y pionera en la introducción desde Inglaterra de ejemplares de raza Durham, así como en las prácticas de mestizaje. Construida en 1860 presenta una peculiar organización lineal (no en torno a patios como es el modelo dominante) con una doble galería. Fuente: Leonardo Gómez



**Figura 62- Estancia El Hervidero (Paysandú)**

Impulsados por emprendedores, Paysandú llegó a desarrollar sobre el litoral del Río Uruguay una verdadera industria del tasajo. Comúnmente los dueños de saladeros, eran propietarios de campos como en el caso del Saladero de Hervidero que instalara en 1840 el empresario Nicanor Amaro y que se mantuvo en funcionamiento hasta 1890. En la foto vemos el casco de la estancia. Fuente: Leonardo Gómez

galpones para la esquila, los corrales, el brete<sup>111</sup> y la forestación para sombra y abrigo del ganado, completan el conjunto de edificaciones de la nueva estancia. Muchas de las edificaciones de esta época permanecen en pie, conformando parte del patrimonio del bajo Uruguay.

En general la construcción principal es simétrica en torno a uno o dos patios, o a lo largo de un eje, en el que se sitúa el aljibe.<sup>112</sup> La presencia de galerías a lo largo de los patios actúa como barrera a las condiciones del clima. Las fachadas son de estilo ecléctico, predominante en la arquitectura de las casas quintas de veraneo de los montevideanos y en los edificios de obra pública del siglo XIX. Los espacios inmediatos domesticar la naturaleza con jardines, ornamentados con fuentes, estatuas y especies vegetales de origen europeo. En las láminas 14 a 16 del atlas avanza en este tema, presentando mayor información sobre algunos “cascos de estancia”.<sup>113</sup> A pesar de constituir elementos aislados en el vasto territorio rural, considero que son un hito material relevante en el bajo Uruguay ganadero.

### **La actividad productiva: saladeros y caleras**

La primera exportación de carne desde el puerto de Buenos Aires se realiza en 1603, autorizada por una real cédula del año anterior. Se embarcan cecina<sup>114</sup>, harina y sebo a los puertos de Guinea y Brasil entre otros. Este comercio se continúa y se va incrementando de manera legal y clandestina. A partir de 1784, la industria de los saladeros queda desligada de la Real Hacienda y se comienza a realizar a cuenta y riesgo de los empresarios o hacendados particulares, aunque siempre cuentan con el apoyo de las autoridades en el desarrollo de la actividad.

Impulsados por agentes privados, a partir del siglo XVIII, se instalan saladeros y caleras. Los primeros saladeros se ubican en la Banda Oriental del Uruguay, en la que el ganado es mucho más abundante. Según Montoya, ya en 1780 se instala el saladero Melián en el río San Salvador en el bajo Uruguay (Montoya 1956). Con la instalación de los primeros saladeros se inicia una actividad industrial de gran valor ligada al río. En ellos se elabora la carne salada y se extraen subproductos como el cuero, la grasa, el sebo y las lenguas y quijadas que se comercializan.

---

<sup>111</sup> El corral consiste en un sitio cerrado y descubierto, en las casas o en el campo, que sirve habitualmente para guardar animales. El brete es un pasadizo corto entre dos estacadas, con atajadizos en ambos extremos para conducir el ganado. Basado en las definiciones del diccionario RAE, 23ª. edición.

<sup>112</sup> Pozo para extraer el agua de consumo.

<sup>113</sup> Expresión con la que se denominan las instalaciones principales de los establecimientos ganaderos, incluyendo la vivienda del dueño.

<sup>114</sup> La cecina es la carne cortada en tiras y secada al sol con un poco de sal.

“Dans les régions de vastes pâturages et d'élevage (bovin et ovin) qui bordent le cours fluvial, c'est la production de cuir (et de viande) qui a été le moteur de cette industrie. Dans les *saladeros*, après l'abattage, les *desolladores* séparaient la peau de la viande qui était salée puis empilée (*pilas* de 3-4 m de côté) sur un lit de cornes pour être séchée au soleil selon les mêmes techniques (alternance de couches, *mantas*, de sel et de viande dont l'ordre était changé régulièrement) que celles employées pour la salaison du poisson, introduites par les Irlandais et des Basques.” (Boretto y Menanteau, 2005)

Montoya transcribe la descripción que Alcides D'Orgigny, quien recorre la Argentina en las primeras décadas del siglo XIX, hace de la actividad en un saladero de la época: el arreo y matanza de las bestias hasta un número de 80 o 100 que será la faena del día. Luego le quitan la piel y lo trocean con gran habilidad, pero también crueldad y sangre fría, convirtiendo todo en un espectáculo dantesco con los hombres cubiertos de sangre, cuchillo en mano y los animales despedazados por el piso. Todo esto, además, con las aves de presa sobrevolando en círculos o disputándose los restos con los perros. (Montoya 1956)

En 1829, el químico francés Antonio Cambaceres introduce algunas mejoras que aumenta el rendimiento productivo y “civilizan” un poco la tarea: tornos especiales conducen el ganado, las reses son transportadas por zorras que se trasladan sobre rieles, se techa el lugar en el que se hace la matanza, antes a cielo abierto, calderas de vapor son utilizadas para extraer la grasa de los huesos.

Entre 1780 y 1850 se instalan más de 16 saladeros en el bajo Uruguay. De ellos



**Figura 63- Restos del saladero El Hervidero en la margen uruguaya, al fondo el río Uruguay**

Foto de la autora

varios apenas han dejado vestigios, y debe realizarse un estudio arqueológico para su localización. Constituyen una actividad a medio camino entre la elaboración artesanal y el trabajo de una planta industrial y son una primera transformación industrial de un vasto territorio de praderas. (Gautreau y Menanteau, 2003) Se ubican en las márgenes del río, próximos a su orilla, a resguardo de las crecidas, en general en una zona alta.

En este período, las instalaciones son mínimas, en la mayoría de los casos una única construcción, ya que la matanza del animal y la extracción del cuero se realiza a cielo abierto, al igual que el secado de carne y los cueros. Muchas de estas instalaciones han desaparecido, pero las que permanecen permiten imaginar las costas del bajo Uruguay, jalonadas por sus embarcaderos, en general de altura suficiente, como para operar aún con el río crecido. En el plano se ubican aquellos de los que se disponen datos actualmente.

La sal necesaria para el proceso proviene del Sur de la provincia de Buenos Aires, de Riachuelo, de la laguna de Mar Chiquita o de Carmen de Patagones, hasta que se descubren las salinas de la Pampa en 1688,<sup>115</sup> ocasionalmente se importa de Europa<sup>116</sup> y llega a los muelles de los saladeros a través del río Uruguay. La producción sale por estos muelles directamente hacia los diferentes destinos.



**Figura 64- Restos del saladero y fábrica M'Bopicuá en la margen uruguaya**

Foto del Servicio de Medios Audiovisuales de la Facultad de Arquitectura

---

<sup>115</sup> En todos los casos implicaba traslados complicados y peligrosos.

<sup>116</sup> Según Menanteau, existen datos que indican que a finales del siglo XIX, el 59% de la sal de la bahía de Cádiz fue exportada a Argentina, Uruguay y Paraguay y a comienzos del siglo XX, la tercera parte de la producción de la misma salina tenía a Uruguay como destino.



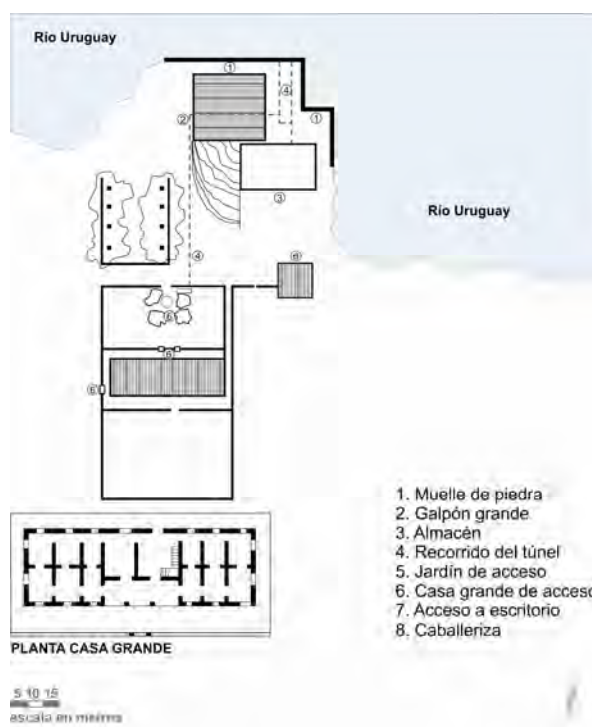
**Figura 65-**

**Plano parcial del Saladero El Hervidero, 1831**

Fuente: Archivo de la Dirección Nacional de Topografía, Ministerio de Transporte, Uruguay.

**Plano de la Calera Colombo en Colón**

Fuente: Dibujo de la autora sobre información del Centro de Estudios Históricos del departamento de Colón.



Las caleras constituyen otra de las actividades económicas del momento en el bajo río Uruguay. De este período se han localizado las caleras de Barquin (1708), de Daca en Mercedes (1772), Colombo al Norte de Colón (1869), de Brito, sobre el río Queguay<sup>117</sup>, del Rey en la margen izquierda del Río Negro y las de Camacho, de las Huérfanas y de las Vacas en el entorno de Nueva Palmira.

Durante el trabajo de campo he constatado la existencia de varias caleras pequeñas, asociadas a los antiguos saladeros.

<sup>117</sup> De esta calera hay datos de su existencia en 1812, en las “Memorias de los sucesos de armas que han tenido lugar entre orientales, españoles y portugueses y en guerra civil con las tropas de Buenos Aires desde el año 1811 con la diferencia de épocas”



**Figura 66- Restos de la Calera Dacá en la margen uruguaya, sobre el río Negro**

Foto del Servicio de Medios Audiovisuales- Facultad de Arquitectura

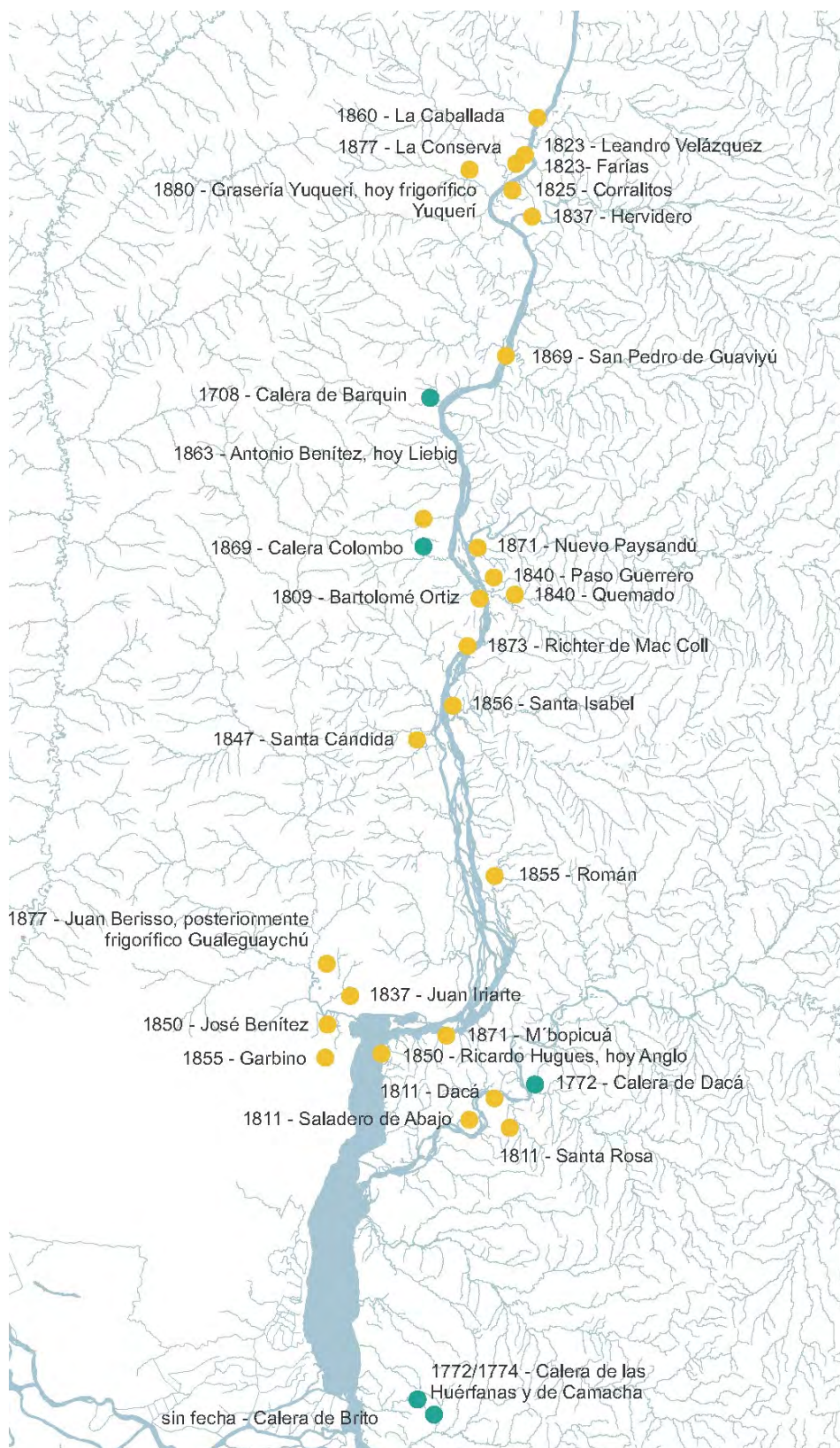
El litoral del río Uruguay es un lugar atractivo para establecerse, debido a la buena calidad de los campos para pastos, a la facilidad de comunicación fluvial con Montevideo y Buenos Aires y a la presencia de un importante número de establecimientos vinculados al procesamiento y exportación de la carne. Los saladeros originales dan paso a la industria de la carne en conserva y luego a los frigoríficos.

La producción se traslada a Buenos Aires y Montevideo por vía fluvial, desde los embarcaderos de las caleras, los que se suman a los de los saladeros, pautando la navegación del bajo Uruguay y dando cuenta de su importancia.



**Figura 67- Restos de la calera Colombo en la margen argentina**

Foto de la autora



**Figura 68- Saladeros y caleras en el siglo XIX**

Fuentes: Boretto y Menanteau, Lobato y Suriano, Gómez, Dirección Nacional de Topografía, Archivo General de la Nación, Archivo Provincial de Entre Ríos, Carta del Río Uruguay, SGM, IGN. Elaboración propia

## CAPÍTULO 8

### El bajo Uruguay urbano siglo XVIII y mediados del XIX



La necesidad de España de gobernar sobre sus dominios, está condicionada por la dimensión y variedad del territorio americano que obliga a su división para poder ejercer la administración, el control y la defensa frente a los imperios de Portugal e Inglaterra.

A escala continental, España va reorganizando sus dominios en áreas menores que permiten un mayor control sobre los mismos. En 1776 se crea el Virreynato del Río de la Plata, originalmente parte del Virreynato de Perú, creado en 1544. Si bien estas nuevas unidades territoriales permiten mejorar el control, también constituyen una debilidad. Las invasiones inglesas de 1806 (a Buenos Aires) y de 1807 (a Montevideo), comienzan a resquebrajar la estructura del virreinato.<sup>118</sup> En 1811 el estado de Paraguay inicia su proceso independentista que culmina en 1842 con la firma de su Acta de Independencia, en 1818 lo hace Chile y en 1821 Perú. Pero no será hasta 1828 que Uruguay y Argentina surjan como naciones independientes y el río Uruguay se transforme en frontera.

Durante el siglo XVIII y mediados del XIX, por iniciativa y mandato de la Corona se fundan las principales ciudades y centros poblados en ambas márgenes del bajo Uruguay.<sup>119</sup> Muchas de ellas tienen sus antecedentes en el establecimiento espontáneo de población nucleada en torno a los embarcaderos de la ruta de conexión entre los puertos de las misiones, aguas arriba del Salto Grande, y Buenos Aires y, posteriormente, el puerto de Montevideo.

En algunos casos se vinculan a planes de control y ocupación de una porción específica del territorio, o son el resultado de la instalación de capillas como estrategia de agrupar población dispersa. Si bien el objetivo es mejorar las

---

<sup>118</sup> Otra serie de acontecimientos incidirán en el fin del dominio español sobre estos territorios: En 1808 la corte portuguesa llega a Río de Janeiro agregando una nueva tensión. La corona portuguesa aspira a los territorios americanos de España. España está en crisis, las tropas napoleónicas han tomado Sevilla en 1810, la Junta Central que ejerce el gobierno español se refugia en Cádiz. Mientras tanto en estos territorios, los *criollos*, hijos de españoles nacidos en América, no acceden a puestos de poder y comienzan a aspirar a la independencia de la corona en distintos puntos del virreinato.

<sup>119</sup> Sólo las ciudades de Concordia y Fray Bentos serán fundadas luego de la independencia de ambas naciones.

condiciones de vida de la población rural, siempre subyace la necesidad, primero de la Corona y luego de las naciones independientes, de poblar para controlar sus dominios.

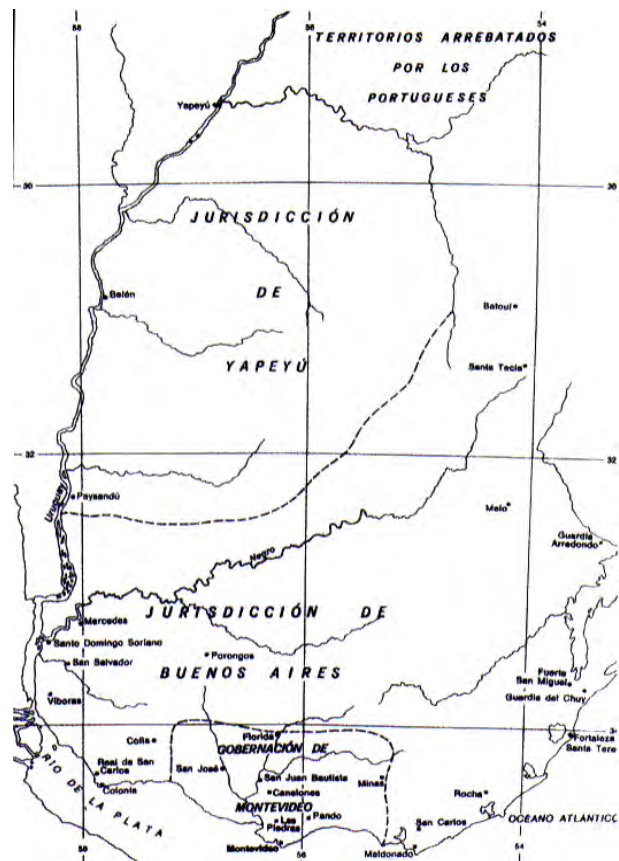
En este capítulo se presenta el proceso de conformación del bajo Uruguay urbano, los orígenes de las principales ciudades y las características de sus trazados.<sup>120</sup> Se incluyen algunas consideraciones sobre la creación de la Confederación de Provincias Unidas del Río de la Plata y de la fundación de Montevideo que, aunque alejada del ámbito de estudio, incide en la estructuración del territorio vinculado al río.

## El control de la corona española sobre sus dominios

### El contexto regional

A escala regional, son dos los eventos que inciden en el territorio del bajo Uruguay, generando nuevas tensiones.

El primero de ellos es la **fundación de Montevideo** en 1724, como plaza fuerte con fines defensivos contra el avance de los portugueses que se encuentran instalados en Colonia de Sacramento, frente a la ciudad de Buenos Aires, y quienes realizan frecuentes incursiones en los entonces territorios de la Banda Oriental, en busca de lo que se había constituido la riqueza de esta zona, el



**Figura 69-Plano de las jurisdicciones de Montevideo, Buenos Aires y Yapeyú**

Fuente: Mazzara, Arocena y Trelles, transcripto por Barrachini y Altegor

<sup>120</sup> No se incluyen aquí los centros poblados de las colonias agrícolas y de la industria frigorífica, ambos de iniciativa privada y asociados directamente a la actividad productiva. Los mismos se explican en el siguiente capítulo.

ganado vacuno.

Montevideo se funda por Orden Real, según las Leyes de Indias, como ciudad mediterránea, pese a estar localizada sobre la bahía, en un puerto natural con mejores condiciones que el de Buenos Aires. En 1749 se crea la Gobernación de Montevideo, que se desarrolla en la margen Oriental del río Uruguay.

A partir de 1765 se dispone la Libertad de Comercio entre las Colonias españolas y en 1778, se aprueba el Reglamento de Libre Comercio que se aplica a los puertos del Río de la Plata.<sup>121</sup>

Este último hecho coloca al puerto de Montevideo, ubicado en el resguardo natural de la bahía y con mayor profundidad que el de Buenos Aires, en condiciones de competir ventajosamente con el de la vecina orilla. Su importancia crece y, con él crece también la de la ciudad de Montevideo, a partir de la cual se completará la colonización del Este del bajo Uruguay. El papel central que asume la ciudad de Montevideo posteriormente, como capital del Uruguay y la importancia de su puerto, son parte de los motivos por los que el territorio uruguayo se estructura en forma radial, confluyendo al puerto. Los vínculos transversales, fuera de estas direcciones principales hacia la capital, no llegan a consolidarse. Pasadas las primeras etapas, los centros urbanos del bajo Uruguay se conectarán directamente a Montevideo, debilitándose los vínculos entre ellos, como se verá oportunamente.

Es justamente la creciente importancia de este puerto lo que desencadena el segundo evento a escala regional en torno al río, posibilitando que la Banda Oriental aspire a independizarse del centralismo porteño a través de su integración con otras provincias al Oeste de río Uruguay.

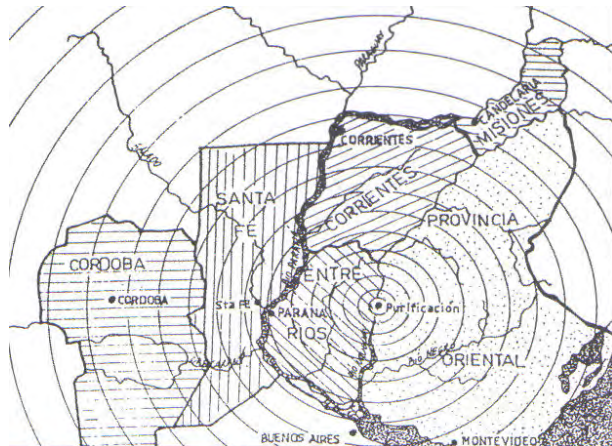
**La creación de la Confederación de Provincias Unidas del Río de la Plata** (Liga Federal) en 1815, surge en oposición a la política centralizadora de Buenos Aires y une a las provincias de Córdoba, Santa Fe, Corrientes, Entre Ríos, Misiones y Oriental. El campamento de Purificación, ubicado unos 100 kilómetros al norte de la ciudad de Paysandú, fue su capital. Un caserío espontáneo en el que la población vivía en tolderías o ranchos de paja.

El proyecto federal no pudo mantenerse por la hábil diplomacia de Buenos Aires que atrajo a los otros caudillos y porque los portugueses invaden la Provincia Oriental en 1816. A partir de 1824 son los brasileiros quienes mantienen la invasión.

---

<sup>121</sup> El Tratado de Libre Comercio, habilita a los puertos de Montevideo y Buenos Aires a comerciar directamente con los puertos de ultramar.

Artigas, caudillo oriental y líder de este proceso, es derrotado en su enfrentamiento a los portugueses y políticamente ya que sus aliados provinciales lo abandonan y regresan al centralismo de Buenos Aires. En 1820 su proyecto fracasa, el campamento de Purificación es abandonado, no quedando nada de él.



**Figura 70- Plano de las Liga Federal**

Fuente: Maronna y Trochón, transcripto por Barrachini y Altezor

Este hecho, que no logra producir modificaciones en la estructuración territorial, no

puede pasarse por alto, ya que constituye el único momento en la historia en que, por voluntad de sus habitantes, este territorio aspiró a unificarse.

### **El proceso colonizador en el bajo Uruguay Planes para su poblamiento**

En el bajo Uruguay, una nueva lógica en la estructuración territorial emerge desde el proceso colonizador a través de la fundación de centros poblados. Junto con los cambios en el espacio rural ganadero y el establecimiento de saladeros y caleras, ya tratados, es uno de los procesos más relevantes en esta etapa.

Félix de Azara, militar, ingeniero, cartógrafo, antropólogo y naturalista español, designado por la Corona para fijar los límites entre los dominios españoles y portugueses en América, una vez firmado el tratado de San Idelfonso en 1777, vive en América 20 años. En 1801 escribe una Memoria sobre el Estado Rural del Río de la Plata. En ella narra las condiciones de vida de los hombres de la campaña, no sólo la miseria de sus viviendas, sino además, la ausencia total de hábitos de higiene, educación y trabajo. Llama su atención el desprecio total por la vida del otro, que hace que los crímenes sean cuestión de todos los días. (Azara, 1801) Este panorama de la población rural, común en ambas márgenes del Uruguay, y aún más complicado por las incursiones de las diferentes tribus que aún subsisten, o por las expediciones de los portugueses en busca de los abundantes ganados de la zona, hace evidente la necesidad de nuclear población en centros que permitan **mejorar sus condiciones de vida, pero también controlar y defender el territorio**. En el

bajo Uruguay, su localización es siempre en las márgenes de cursos de agua navegables, posibles vías de entrada del invasor portugués.

Azara defiende la necesidad de elaborar un reglamento para poblar el territorio. Entre las medidas que propone se encuentran: edificar una capilla cada 16 o 20 leguas y repartir las tierras entre los que quieran establecerse; dar títulos de propiedad a todas las tierras que no los tienen (en ese momento la gran mayoría); comerciar con los portugueses los artículos que ellos necesitan, incluso el ganado para poblar sus campañas.

Esta nueva idea de poblamiento del territorio rural, comporta un modelo de ocupación. Acompañada de una estrategia de integración con los vecinos brasileños, propone la realización de ferias anuales en las fronteras con Brasil y fiestas en las capillas.

Calcula las ganancias que darían estas mismas tierras si, en vez de estar destinadas a las vaquerías, estuvieran destinadas al pastoreo y elaboración de otros productos que luego podrían ser exportados a Europa. No sólo se refiere a la industria del saladero que podría abastecer, según él, a la flota del mundo y a la Habana toda, sino que podrían hacerse quesos y mantequilla “tan buenos como en Holanda” y “...buena lana para las fábricas del mundo” (de Azara 1801, p. 23)

La propuesta de Azara no tuvo concreción, como tampoco la tuvo la del plan del Virrey Sobremonte de 1805, que se centra en la ocupación por medio de suertes de estancias en la frontera con Portugal. El único plan que tuvo algún impacto fue el del Virrey Avilés de 1799 que, al igual que el anterior, propone la defensa y el poblamiento de la frontera con Portugal y que sólo logra la fundación de Belén, aguas arriba del salto grande y de San Gabriel de Batoví, cercano a la frontera con Brasil.

La preocupación que reflejan estos planes por la amenaza que representa el Reino de Portugal primero y el Imperio de Brasil después, no es infundada. La carta del Imperio de Brasil de 1827, fija sus límites en el río Paraná.



**Figura 71-Novo Mappa Geographico que contem as Provincias de S.Pedro, Cisplatina, Entre Ríos, Paraguay e Países adjacentes, 1827**

Fuente: Historia Regional e Independencia del Uruguay, original en el Archivo General de la Nación Argentina..

El territorio de Entre Ríos aparece dentro de la denominación “Provincia Cisplatina, mientras que los otros territorios se denominan como “países adyacentes”.

Esta carta no sólo refleja el afán conquistador de Brasil sobre estos territorios, sino que refuerza la idea de que el Uruguay es un río interior a un único territorio, cuyo límite natural es el Paraná.

### **Permanencias de la estructura jesuítica**

#### **Los puertos misioneros**

Una vez expulsados los jesuitas y desmanteladas las estancias misioneras, **los puertos del bajo Uruguay continúan canalizando la producción hacia el puerto de Buenos Aires;**<sup>122</sup> **en ellos se establecerán las primeras fundaciones del bajo Uruguay, fundamentadas en su carácter económico y productivo.**

El Puerto de San Antonio del Salto Chico, será el antecedente de la ciudad de Concordia, que se funda en 1832. Frente a él, en la margen Este del río, el antiguo puerto misionero de Los Tapes, constituye el antecedente de la ciudad de Salto que se funda en 1822.<sup>123</sup> Unos kilómetros aguas abajo, el Paso del Sandú, uno de los puntos en el que se realiza el trasbordo de mercancías hacia las misiones a embarcaciones más pequeñas hacia el puerto de Los Tapes o para continuar el camino por tierra, es el antecedente de la ciudad de Paysandú.

En los tres, la población se nuclea espontáneamente en torno a la actividad del puerto, acompañada en algunos casos por la instalación de saladeros de carne y acopio de cueros. La navegación del río y las actividades económicas y productivas fomentan el crecimiento y posterior consolidación de estos poblados.

En 1823 se localizan en las proximidades de Salto, dos saladeros (el de Leandro Velázquez y luego el de Farías). En el plano topográfico de 1827 se ve la consolidación de la traza, que crece en forma perpendicular al río, en cuadrícula regular de manzanas de 125 varas de lado y calles de 12,5 varas de ancho.

---

<sup>122</sup> En 1769, el Administrador de los Pueblos de Indios Guaraníes de Yapeyú, designado por la corona, comunica al abastecedor de las tropas reales en Buenos Aires, un envío de cueros, tabaco y grasa desde el Paso de Sandú (Paysandú). (Paysandú en tiempos de..., p.46)

<sup>123</sup> En el contexto de las Guerras Guaraníticas, tropas españolas acampan en 1754 en el Salto Chico. En 1756, por orden del Gobernador, se construye el Fortín de San Antonio en el lugar del embarcadero, en el puerto misionero de Los Tapes. Este puerto permanece activo hasta 1761 en que es abandonado, al contrario del instalado en la margen occidental que subsistió varias décadas. Al igual que en Paysandú no hay antecedentes de fundación formal del centro urbano, el poblado va creciendo en torno al fortín y al puerto.

Arsene Isabelle describe Salto como una ciudad mucho más pequeña que Sandú. No más de cinco casas con azoteas, localizadas en una altura para defenderse de las crecidas del río. Al igual que Paysandú, sus calles están bien trazadas, con aceras, lo que le da aspecto de ciudad aunque estén en su mayoría vacías. La iluminación con faroles está próxima a instalarse. Durante las crecidas las embarcaciones llegan al muelle, pero en las bajantes éstas deben quedar en el Saladero de Corralito, lo que encarece la operación de carga y descarga. Unas dos leguas<sup>124</sup> al norte está el Salto Chico y unas tres leguas después el Salto Grande.

Los barcos que vienen río abajo, desde las Misiones, quedan a unas ocho leguas de la aldea, haciendo el trayecto por tierra para volver a embarcar. Estas ocho leguas se transforman en quince cuando la costa está inundada. (Isabelle, 1835) Tres décadas más tarde, Salto es una ciudad floreciente, con 9.000 habitantes, la mitad de ellos italianos, cabecera del tráfico de frontera con Río Grande y Corrientes. (Mulhall y Mulhall, 1869)

El puerto de Paysandú es el último, aguas arriba, que permite el acceso de barcos de calado medio, por lo que alcanza mayor desarrollo.<sup>125</sup> Dependiente de la estancia de Yapeyú, en 1756 se instala allí una reducción con familias originarias de las Misiones y se desarrolla el puerto y un saladero en el que se fabrica tasajo y se acopian cueros y al que acuden a instalarse nuevos pobladores, atraídos por la actividad productiva. Será en 1810, que la Junta Gubernativa del Río de la Plata le encomiende al militar español Benito Chain la planificación y delineamiento del pueblo, que recién se concretará en la década siguiente.<sup>126</sup>

---

<sup>124</sup> La legua es una medida itineraria, variable según los países o regiones, definida por el camino que regularmente se anda en una hora, y que en el antiguo sistema español equivale a 5572,7 metros. Definición de la Real Academia Española.

<sup>125</sup> También es el escenario de contiendas bélicas que se desarrollan en el río Uruguay por las incursiones de portugueses y brasileños sobre estos territorios hasta avanzado el siglo XIX. La defensa y resistencia al sitio de las tropas brasileñas que se realizó desde la ciudad en 1865 y en la que participaron sus habitantes dirigidos por el General Leandro Gómez le valió el apodo de “La Heroica”.

<sup>126</sup> Estas tierras, entre los ríos Uruguay, Negro, Yaguarí y los arroyos Negro y Tres Árboles, están desde 1773 en litigio por el reclamo de un hacendado de Buenos Aires. Finalmente en 1802 quedan en manos de la estancia de Yapeyú la mayoría de las tierras cuestionadas. Unos años después, en 1805 se instala la parroquia. En el proceso independentista de 1811 este pueblo es ocupado alternativamente por patriotas y españoles con la intervención de partidas portuguesas, el poblado queda prácticamente destruido y casi abandonado durante varios años. En 1815 Larrañaga nos narra que Paysandú era un rancharío que contaba con tan solo 25 vecinos, casi todos indios. Sólo media docena de casas son de ladrillo.

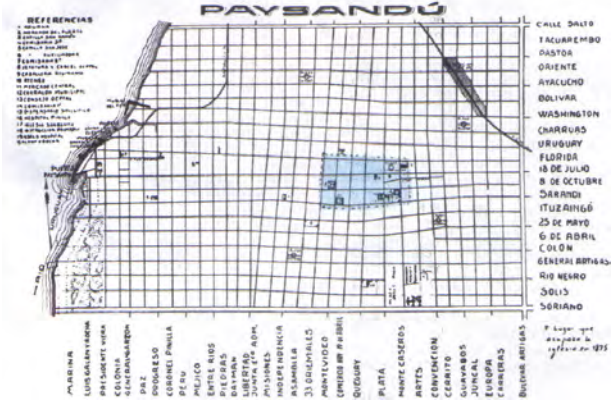
**Figura 72- Los puertos misioneros en el bajo Uruguay**



**1.Localización sobre el área de la Estancia de Yapeyú.**  
 Fuente: Elaboración propia sobre plano de la estancia trazado por Giuria sobre copia del Padre Marimón de 1752.



**2.Plano topográfico de la Villa del Salto de 1827 en el que se ve el primitivo asentamiento.**  
 Fuente: Guía del Salto, plano escaneado del original que está en la Comisión Patrimonio Salto.



**3.Plano de Paysandú de 1930 en el que aparece coloreada la localización del asentamiento original del pueblo de indios.**  
 Fuente: Plano realizado por Baldomero Vidal y publicado en "Paysandú en tiempos de...", Burgueño, et al. 2006.

En 1834 Arsene Isabelle describe Paysandú como una ciudad poco agradable, pero con un puerto comercial importante. “Situada sobre la pendiente de una colina desprovista de árboles, como todas las vecinas; separada de la orilla izquierda o del puerto por una llanura arenosa de casi una milla, el golpe de vista es monótono, comparado con otros sitios del Uruguay desde su desembocadura hasta aquí.” (Isabelle 1835, p.159). Sin embargo, una vez en la ciudad, reconoce que está bien situada para defenderse de las inundaciones y que goza de una vista privilegiada del río y sus islas. Describe sus calles bien alineadas, con aceras. Las cuadras tienen cien varas por lado y están divididas en cuatro. Tiene unos cuatrocientos ranchos y una treintena de casas bien construidas, de ladrillos, con azoteas. Paysandú tiene, en esos momentos, unos cinco mil habitantes y una gran cantidad de extranjeros. (Isabelle, 1835)

En 1869, los hermanos Mulhall describen esta ciudad como un lugar de negocios, en pleno crecimiento, que entonces tiene 7700 habitantes y dos saladeros en la propia ciudad, además del ubicado en Casas Blancas. Además presentan la posibilidad de visitar estancias de ingleses o cruzar el río Uruguay hasta la colonia suiza. (Mulhall y Mulhall, 1869)

### **Fundación de poblados en la margen Oeste**

#### **Un proyecto unitario**

En 1783 en la margen Oeste del bajo Uruguay se fundan Gualeduaychú, Concepción del Uruguay y Gualeduay, todas según las Leyes de Indias y como parte de un plan de colonización de la Gobernación de Buenos Aires. Estas fundaciones no son realizadas sobre un territorio vacío.<sup>127</sup> A partir de 1760 se produce un doble flujo migratorio desde la ciudad de Buenos Aires y desde ambos márgenes del río Paraná hacia ellas. (Razori, 1945)

---

<sup>127</sup> La campaña contra los indios, en particular los charrúas que asolaban la región, llevada a cabo por el Gobernador del Río de la Plata, culmina con la derrota de las tribus en la batalla del Queguay. Aunque en la Descripción de la Provincia del Río de la Plata de Francisco Millau, aparece permanentemente referida la localización de los pueblos indígenas, específicamente los charrúas ocupando “el terreno que corre entre los ríos Paraná y Uruguay hasta tierras de los Guaranís”; (Millau 1772, p. 123), las tierras entre ambos ríos se pacifican. En 1779 el obispo titular del Río de la Plata decide la creación de nuevas parroquias para atender las necesidades de los pobladores. Se crean así las de Gualeduay, Gualeduaychú y Arroyo de la China (Concepción del Uruguay) que signarán el poblamiento de estos territorios. Sin embargo la localización de estas capillas no coincide con las que los vecinos han ido levantando espontáneamente en sus asentamientos, lo que genera rencillas y disputas entre ellos. Es esta situación la que llama la atención de las autoridades de la corona, iniciando un plan de colonización y pacificación de la zona.

La migración se realiza de manera espontánea, sin intervención de las autoridades, y va ocupando las regiones más fácilmente accesibles, menos boscosas, que siguen siendo inseguras por la presencia de maleantes. El Virrey Vertiz envía a Tomás de Rocamora<sup>128</sup> a examinar la situación en la zona.

¿Qué panorama se encuentra? Una serie de vecinos, localizados en Arroyo de la China (Concepción del Uruguay), Gualeguay y Gualeguaychú, que se dedican a la siembra y que están presionados territorialmente por los grandes terratenientes. Esta población dispersa vive en no más de 320 ranchos exceptuando Paraná (Segura, 1987) y está sometida a los vagos y malhechores que llegan por la densa red de ríos, en cuyos montes se protegen huyendo de la justicia. Las tierras, aptas para el laboreo, han quedado vacías de ganado por la falta de control de sus matanzas y traslados hacia la región de Misiones.



**Figura 73-Localización de las cinco ciudades fundadas por Rocamora**

Fuente: Elaboración propia

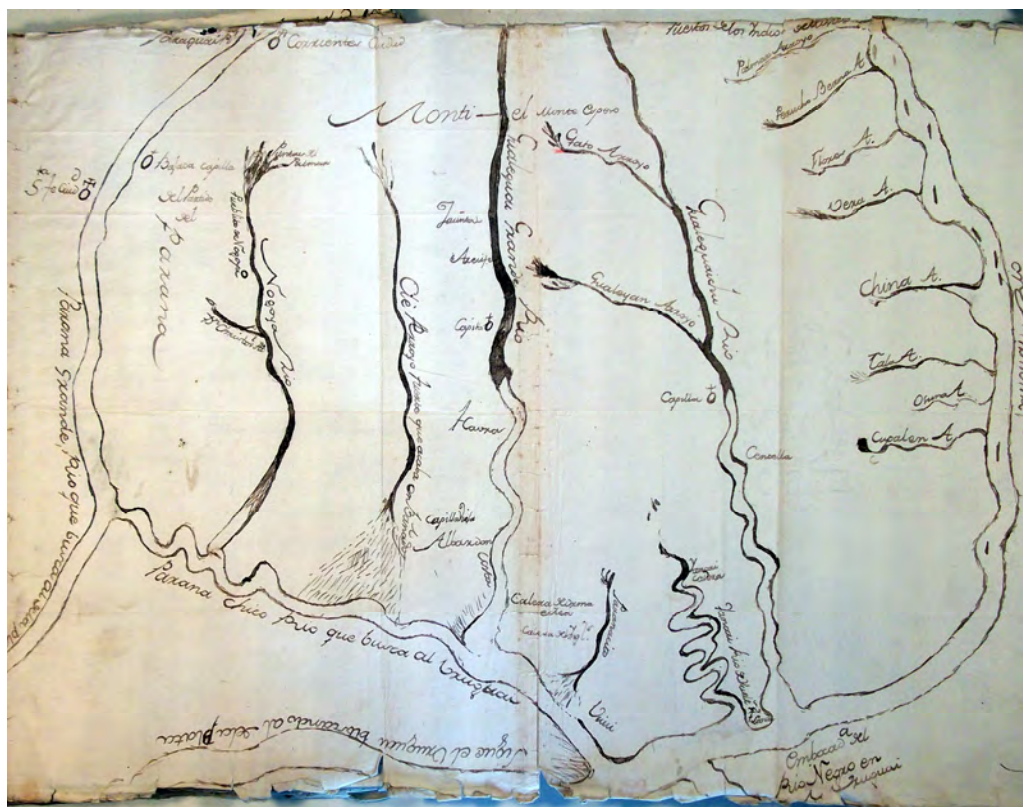
Para Rocamora, justamente estos ríos que comunican la región con Misiones, Paraná, Santa Fe, Buenos Aires y Montevideo, permiten la defensa frente a posibles invasiones. El plano dibujado por Rocamora en 1780, da cuenta de la importancia que él adjudica a la red hídrica, la que describe pormenorizadamente.

Examina la situación social y además la aptitud y calidad de las tierras para su explotación productiva y las posibilidades que brindan para su vigilancia y defensa. Envía al Virrey Vertiz una descripción territorial, un plan económico y un plan militar de defensa. Estos dos últimos están estrechamente vinculados: **asentar población para consolidar la posibilidad de defensa**, la que, en definitiva, acaba determinando todas sus decisiones.

El Paraná, bien poblado, puede hacerse cargo de la defensa de sus costas, Gualeguaychú y Arroyo de la China pueden defender las costas del Uruguay y Gualeguay y Nogoyá la entrada al Paraná por el Paraná Chico.<sup>129</sup>

<sup>128</sup> Tomás de Rocamora, formado militarmente en España, está en el Río de la Plata, concretamente en Montevideo desde 1777, al servicio del Virrey Ceballos primero y Vertiz posteriormente.

<sup>129</sup> Cada población, debidamente localizada en sus riberas, podría albergar 300 hombres aptos para su defensa llegado el caso. Pero para que esto fuera posible, el territorio de Entre Ríos, hasta 1872 sujeto a varias autoridades, debía pasar a una sola que organizara sus



**Figura 74-Plano de Rocamora de 1780 con la red hidrográfica en la margen Oeste del bajo Uruguay**

Fuente: Archivo histórico de Entre Ríos, Paraná

Propone, entonces, afincar la población en cinco villas: Gualeguay, Gualeguaychú, Nogoyá, Arroyo de la China y Paraná. En cada caso informa sobre la disponibilidad de tierras, escogiendo aquellas que no fueran poseídas “por gracia incontestable”<sup>130</sup> o que, aún siendo compradas, sus propietarios estuvieran ocupando predios mayores a los adquiridos.<sup>131</sup>

Este plan es aprobado por el Virrey. Las villas han de ser fundadas siguiendo el modelo de las de Nuestra Señora de Guadalupe, en el Canelón, y de San Juan Bautista, en las inmediaciones del Río Santa Lucía.<sup>132</sup>

milicias. Paraná y Nogoyá se separan de Santa Fé con lo que queda conformado el territorio de la provincia.

<sup>130</sup> Tierras cedidas por la Corona

<sup>131</sup> Por entonces ya había comenzado la mensura de campos en esta región. El matemático francés Sourriere de Souillac había sido designado para efectuar la mensura de unos terrenos en la zona de Gualeguaychú.

<sup>132</sup> San Juan Bautista y San José, fueron fundadas por el Teniente de Dragones Eusebio Vidal, mandado por el Virrey Vertiz en la Banda Oriental en 1782, ambas en el mismo período que Rocamora proponía la fundación de las villas entrerrianas

El Piloto don Pedro de Olmos practica las delineaciones y planos, en los sitios más oportunos para las poblaciones, en los partidos de Gualeguaychú, Gualeguay, Arroyo de la China, Paraná y Nogoyá y Rocamora define los límites de las jurisdicciones de los cinco pueblos<sup>133</sup>.

El primer plano trazado es el de Gualeguay, y las demás fundaciones se realizan con arreglo al mismo. En cada caso, el sitio idóneo para la fundación es escogido por Rocamora, quien desplaza a los habitantes del lugar en el que se habían asentado originalmente<sup>134</sup>, buscando una localización algo elevada sobre alguna suave pendiente, en las proximidades del río pero al resguardo de las crecidas y zonas de humedales, así como de los vientos más fuertes, todas estas recomendaciones de las Leyes de Indias.

Como ya se ha dicho, en estas decisiones siempre subyace la idea de un lugar que permita la defensa de la ciudad. Determina, además, sitios con bosques de los cuales se pueda extraer madera y campos aptos para el cultivo y pastoreo.

Tal como lo mandan las Leyes de Indias, la ciudad se divide en varias partes:

- El núcleo urbano, que se traza desde su plaza cuyos vértices señalan los 4 puntos cardinales. De cada lado de la plaza salen las cuatro calles principales y las ocho en sus esquinas que determinan el amanzanado en cuadrícula. Se reserva junto a ella los solares iglesia, casa del consejo, cárcel y tiendas con destino a los propios del Cabildo. Las cuadras miden ochenta varas de longitud y las calles diez varas de ancho<sup>135</sup>. Cada manzana corresponderá, en partes iguales, a cuatro vecinos. Las construcciones están ubicadas centralmente en el solar y las cocinas alejadas de la construcción principal, para evitar la propagación de incendios ya que los materiales entonces utilizados (paja, palo a pique o, como mucho adobe) son muy inflamables.

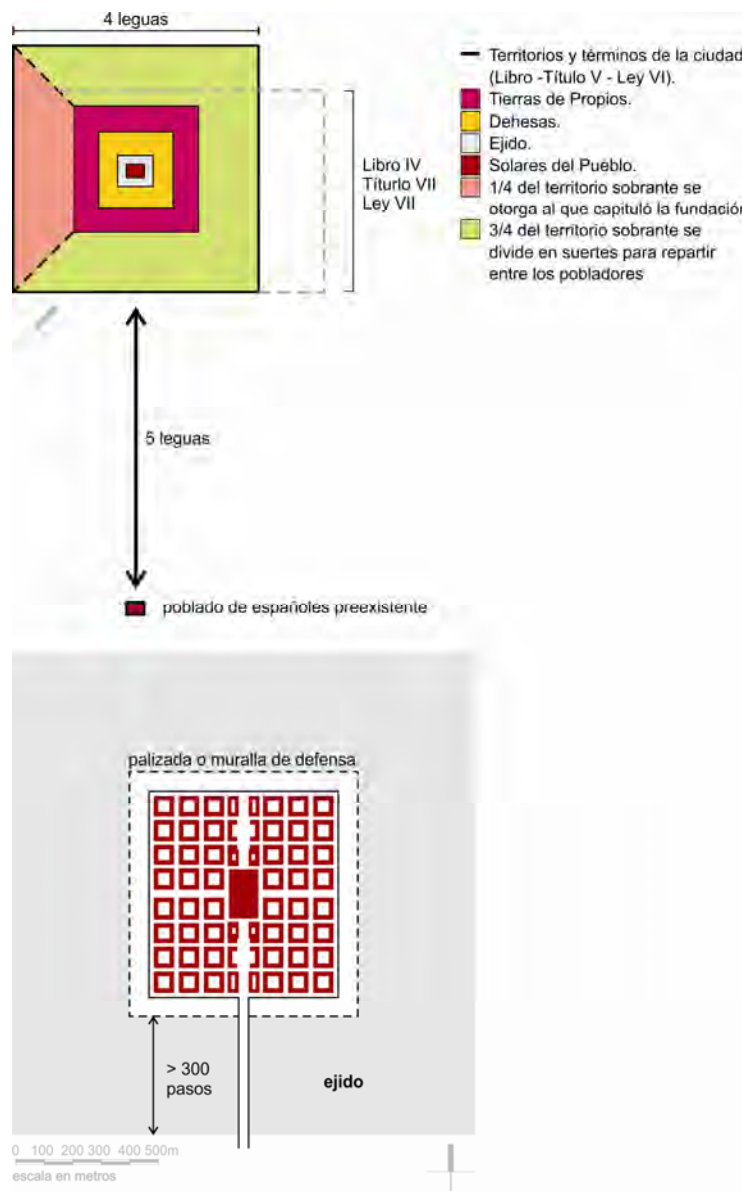
---

<sup>133</sup> Los pilotos de los navíos, hombres prácticos en el manejo de instrumentos de medición, eran los encomendados por las autoridades para hacerse cargo de los pueblos y villas.

<sup>134</sup> En el caso de Gualeguaychú, desestima el trazado que Sourriere de Souillac había ejecutado para la población asentada en torno al fuerte levantado en 1777 para defender la zona de los bandoleros que se ocultaban en los montes, llegando a solicitar al Virrey la aprobación del mismo en 1780.

<sup>135</sup> Vara: Medida de longitud que se usaba en distintas regiones de España con valores diferentes, que oscilaban entre los 768 y 912 mm. RAE, 23 Edición. Según Juan Carlos Caravaglia, la medida utilizada en el Río de la Plata era la vara de Burgos, equivalente a 866 mm.(Caravaglia, 2011)

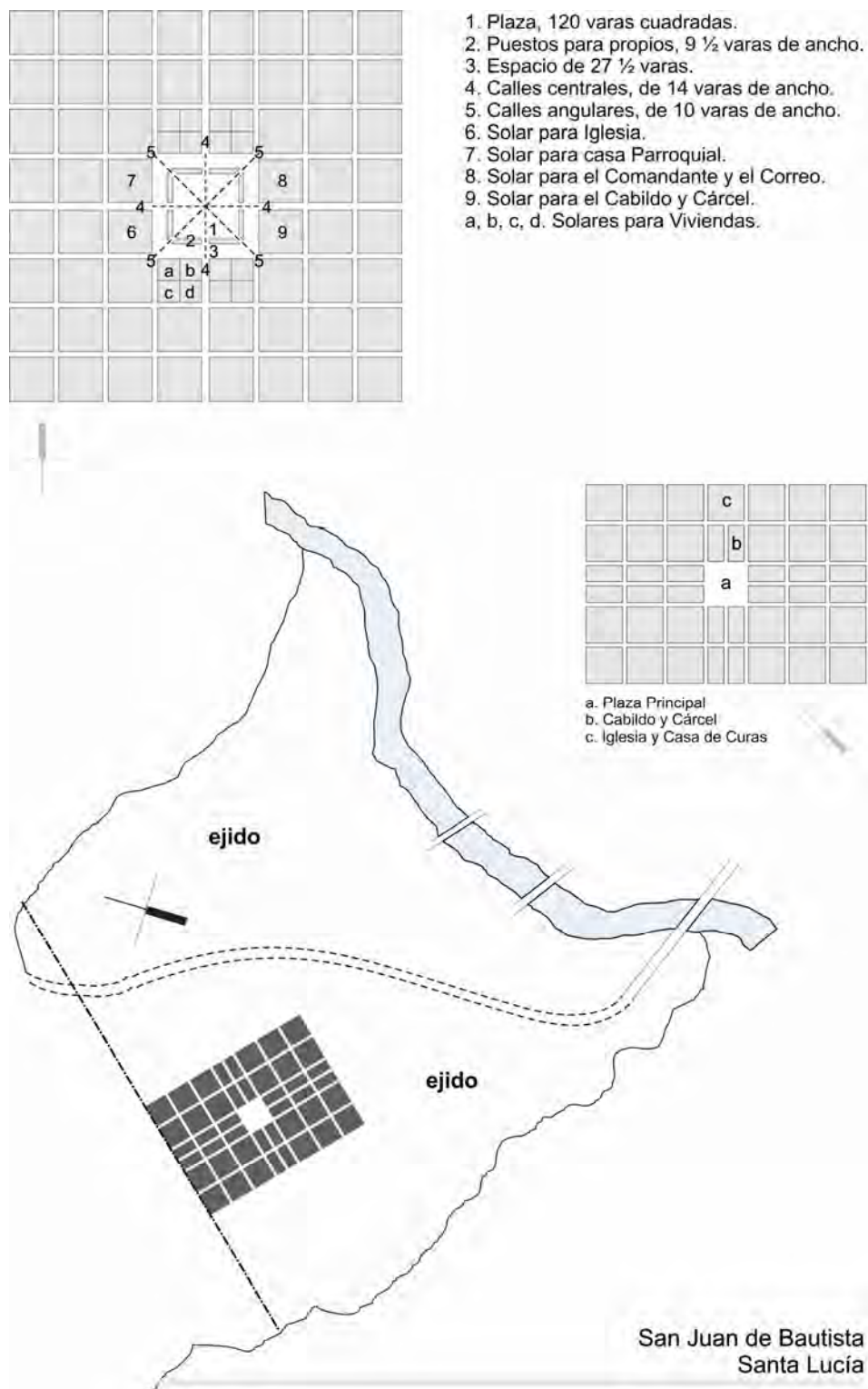
- Luego se destinan los terrenos del ejido, para albergar el crecimiento del poblado y las dehesas o pastoreo común a todos los pobladores y las tierras de quintas y chacras<sup>136</sup> para el cultivo de los vecinos.
  - Finalmente las tierras para estancias y cría de ganados. (Segura, 1987)
- En este punto Rocamora ve dificultades, ya que los terrenos abiertos son inútiles porque el ganado se dispersa, por lo cual sólo son útiles los terrenos cerrados por “rinconadas”, formadas por los cursos de agua.



**Figura 75-Eschema interpretativo de las Leyes de Indias**

Fuente: Elaboración propia, sobre trabajo de Alvarez Lenzi

<sup>136</sup> Las quintas son unidades productivas de menor área para el cultivo destinado al consumo de la población, mientras que las chacras son de mayor área, pudiendo albergar hasta 40 cabezas de ganado.(Garavaglia, 1993)



**Figura 76 -Mapa fundacional de la ciudad de Gualaguay, sobre el que se basa la fundación de Gualaguaychú, y Arroyo de la China (Concepción del Uruguay) en el bajo Uruguay y mapa de las ciudad de San Juan Bautista, tomada como referente para dichas fundaciones.**

Fuente: Elaboración propia sobre información obtenida en Segura y Álvarez Lenzi

Sin embargo, estos trazados no son siempre tan rigurosos como lo establecen las normas. En algunos casos, como Gualeguay y Gualeguaychú, las zonas destinadas a ejido, dehesas y chacras están ocupadas por particulares.<sup>137</sup>

De estas tres fundaciones, directamente vinculadas al bajo Uruguay, es Arroyo de la China la que alcanza un mayor desarrollo. En agosto de 1826, esta villa, rebautizada como Concepción del Uruguay, es elevada a la categoría de ciudad por requerimiento del General Justo José de Urquiza. Entre el 18 de setiembre de 1814 al año 1821 y desde 1860 a 1883, se constituye en Capital de la Provincia de Entre Ríos, año, este último, en que es designada a tal fin la ciudad de Paraná.<sup>138</sup>



**Figura 77-Esquemas de las áreas fundacionales de las ciudades de Concepción del Uruguay y Gualeguaychú**

Fuente: Elaboración propia

<sup>137</sup> Rocamora va más allá de la selección del sitio y posterior concreción de la fundación; establece una serie de medidas que suponen una mejora en las condiciones de vida de los habitantes:

La conservación de los montes que eran entonces destruidos por faeneros. De ellos se sacaba la leña y maderas para abastecer la ciudad de Buenos Aires. Debían asignarse lugares específicos de los que los vecinos pudieran extraer la leña y maderas necesarias para la construcción de sus casas y para su vida.

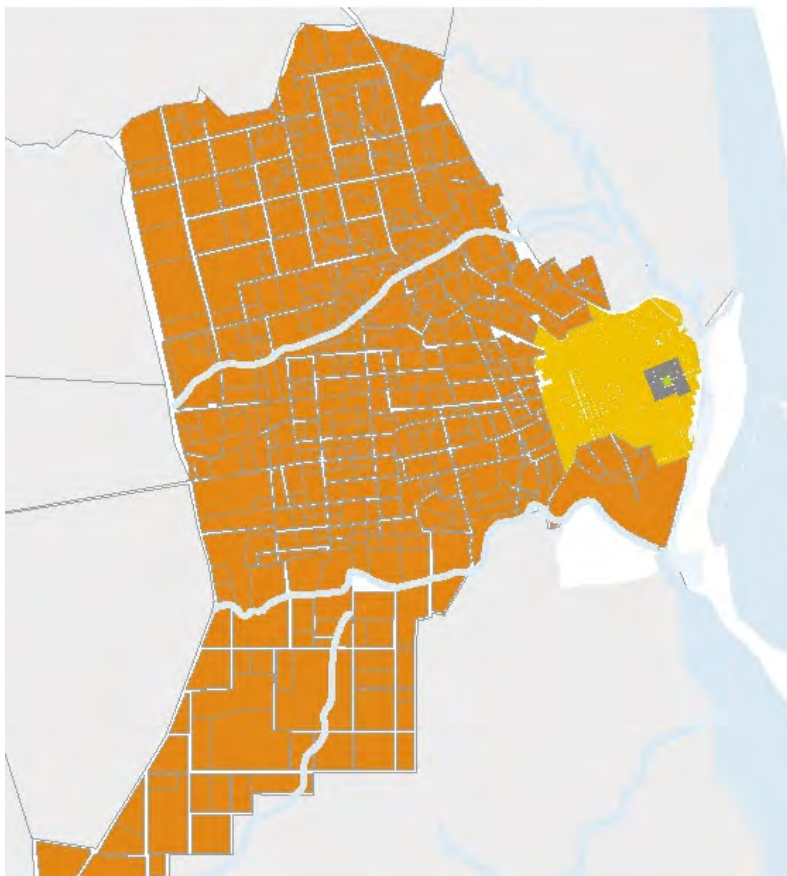
La prohibición de sacar hembras vacunas para permitir una rápida reproducción del ganado, base del sustento de las poblaciones. La obligación de marcar el ganado para evitar robos, entonces frecuentes.

La obligación de faeneros, pulperos, caleros y otros de pagar con moneda y no con objetos malos y caros como era costumbre. La regulación de pesos y medidas en todos los partidos. Y finalmente, una serie de propuestas destinadas a gestionar económicamente la ejecución de las villas: los vagos y malhechores cumplirán su condena en la ejecución de las villas; la creación de un impuesto sobre la extracción de leña a las caleras, grandes consumidoras de la misma; las iglesias más ricas deben socorrer a las más pobres; las villas puedan costearse con lo obtenido de faenar en la margen Oriental del Uruguay durante dos años. Propuesta fundamentada en que el origen del ganado de esta zona era entrerriano, no fue aprobada por el Virrey, ya que suponía un perjuicio para Yapeyú. (Segura, 1987)

<sup>138</sup> En 1869, Concepción del Uruguay, capital de Entre Ríos sólo cuenta con 5000 habitantes y dos saladeros, pero no hay manufacturas (Mulhall, 1869)



Gualeguaychú, 1783



Arroyo de la China  
(Concepción del Uruguay), 1783

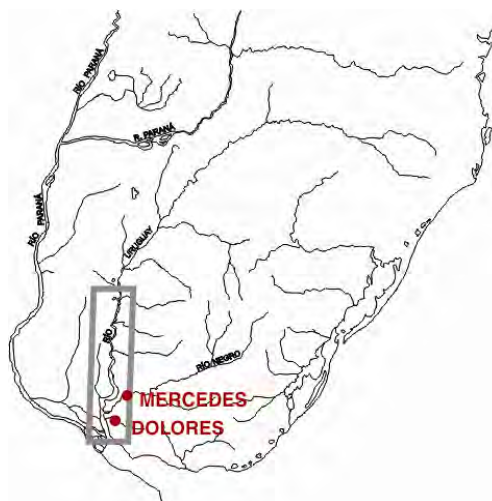
**Figura 78- Planta urbana y área de ejidos de Gualeguaychú y Concepción del Uruguay**

Fuentes: Archivo Histórico de Entre Ríos, IGN. Elaboración propia.

### Fundación de poblados en la margen Este

#### Nucleamiento de población dispersa en torno a capillas

Dos son las fundaciones de centros urbanos en torno a la margen Este del bajo Uruguay que responden a la necesidad de agrupar población dispersa en el territorio: Nuestra Señora de los Dolores de San Salvador que se conforma como un asentamiento espontáneo de población en 1754 en torno a una capilla y Mercedes, en 1788, con idénticos antecedentes; ambas con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de la población rural.



**Figura 79- Localización de Mercedes y Dolores**

Fuente: Elaboración propia

En los dos casos, estos poblados se localizan en la margen de cursos de agua navegables, afluentes del río Uruguay, la vía de comunicación más importante. A través de ella se vinculan a las ciudades principales (Montevideo y Buenos Aires), pero también a los pueblos que van surgiendo en ambas márgenes del bajo Uruguay, con quienes establecerán, en los años siguientes, un sistema de navegación fluido.

La primera de ellas sobre el río San Salvador, a 26 km de la desembocadura en el Uruguay en donde se establece definitivamente en 1801, una vez que las autoridades del Virreinato le conceden la propiedad del terreno. Sin embargo, el trazado del poblado tardará unos años más en realizarse.

Sobre la margen izquierda del río Negro y a 35 km de su desembocadura, Mercedes se funda en torno a la capilla creada en el Paso de la Calera. Al igual que en Dolores el trazado del poblado se realiza posteriormente.

Las Leyes de Indias nunca fueron totalmente cumplidas en las fundaciones de la Banda Oriental. Las plazas se realizan cuadradas y de 100 varas de lado, ocupando una manzana del tejido y, salvo en muy pocos casos, fuera del ámbito del bajo Uruguay, no se ubican calles desde los puntos medios de las plazas. Lo que sí suele respetarse es el trazado a medios rumbos. La Constitución Uruguaya de 1830

reafirma la validez legal de todas las leyes vigentes hasta el momento, entre ellas estas normas, que continúan siendo transgredidas en su aplicación.<sup>139</sup> En 1862, cuando se implanta el sistema métrico decimal, la manzana pasa de 100 varas (85,90 centímetros) a medir 100 metros.

Los trazados de Mercedes y Dolores se materializan en damero a “medios rumbos”, como establecen las Leyes de Indias, pero las plazas centrales son cuadradas, alejadas del río, ocupando el espacio de una manzana, y no tienen calles desde el lado medio de sus plazas.

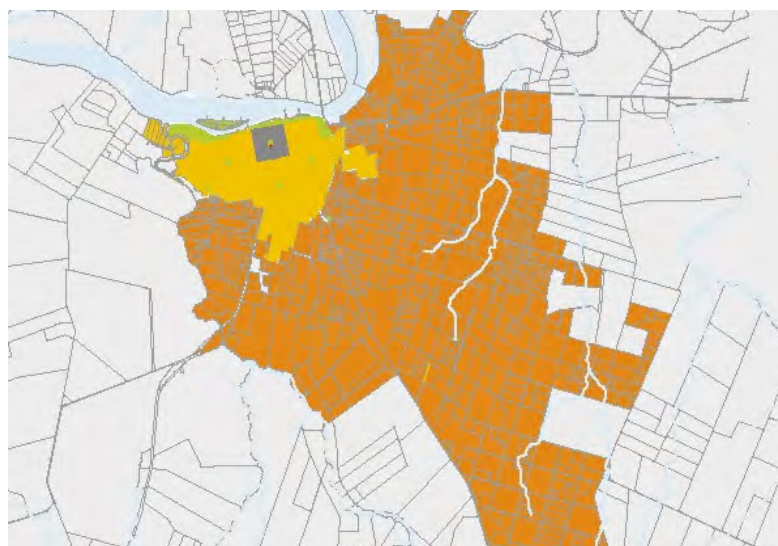
Si bien estas fundaciones aparecen como hechos puntuales y no como parte de un plan integral, como en el caso de las realizadas por Rocamora en la margen occidental del bajo Uruguay, existieron en esta banda del río, propuestas que apuntaban a una ocupación y estructuración del territorio en un proyecto único que abarcaba aspectos defensivos y productivos.

Ya Francisco Millau, en 1772, presenta una visión del río Uruguay como potencial articulador entre Buenos Aires y sus territorios.<sup>140</sup> En principio destaca “las grandes ventajas y utilidades que resultarían a Buenos Aires de establecer con él (se refiere al territorio productivo de las Misiones Jesuíticas) un comercio que le proporcionase el usufructo de sus excelentes producciones” (Millau 1772, p. 139) Este comercio se ve dificultado por los saltos del río Uruguay, por lo que propone que “El mejor modo que había y más cómodo, era hacer elección de aquel mismo y corto terreno que media entre los dos saltos y destinarlo para que se celebrara siempre en él el trato y recibo de todos los efectos entre los Guaranís y los de Buenos Aires. Sería igualmente fácil a unos y a otros la concurrencia a este paraje, respecto que aquellos no salían de sus tierras y podían traer allí con brevedad.” (Millau 1772, p. 140) y finalmente propone en ese lugar la fundación de una colonia por Buenos Aires y un proyecto territorial de ocupación en torno al río. “Su situación en la banda oriental del río Uruguay, que es el centro de toda la Provincia, le proporciona mucha facilidad y disposición para ayudar con su establecimiento el gobierno principal a atender con más acierto a los más arduos asuntos que se puedan ofrecer en ella, por promediar por sí todas sus distancias. Se conseguiría después en breve ver poblado todo el terreno que desde allí corre por las orillas del Río Uruguay hasta la Costa Septentrional del Río de la Plata....” (Millau 1772, p.140)

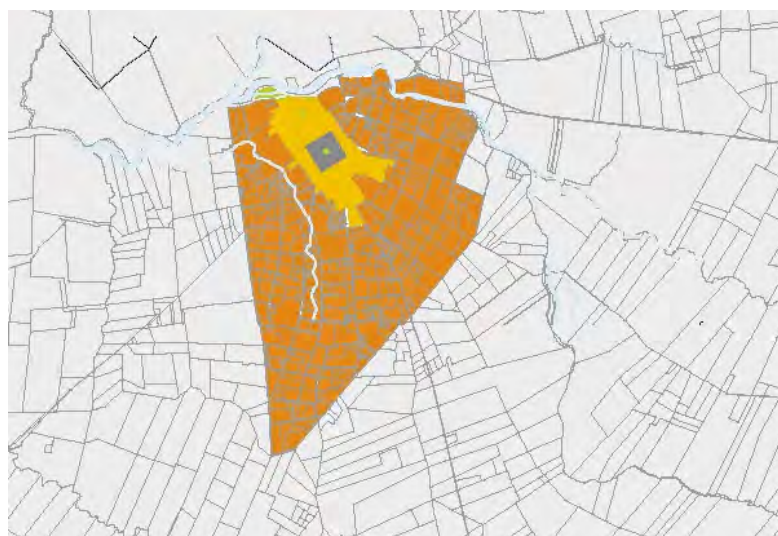
---

<sup>139</sup> Artículo 148: Se declaran en su fuerza y vigor las leyes que hasta aquí han regido en todas las materias y puntos que directa o indirectamente no se opongan a esta Constitución, ni a los Decretos y Leyes que expida el Cuerpo Legislativo. (Constitución de la República, promulgada en junio de 1830)

<sup>140</sup> Francisco Millau fue jefe de escuadra y geógrafo español. Viajó a América en 1772 para realizar la cartografía del territorio de las actuales repúblicas de Paraguay, Argentina y Uruguay.



Mercedes, 1788



Nuestra Señora de los Dolores de San Salvador (Dolores), 1754

**Figura 81- Planta urbana y área de ejidos de Mercedes y Dolores**

Fuentes: Archivo de la Dirección Nacional de Topografía MTOP, Musso. Elaboración propia.

## Fundación de poblados por los Estados Uruguayo y Argentino

A finales del siglo XVIII, todos los centros urbanos de la margen argentina ya están fundados, excepto la ciudad de Concordia cuyo trazado se realiza en 1832. Es la única ciudad de la margen argentina cuya plaza principal ocupa una manzana del tejido, sin calles que parten de sus puntos medios, como prescriben las Leyes de Indias.

En Uruguay, en 1831 se funda Nueva Palmira, con trazado según Leyes de Indias. En 1859 es Villa Independencia (hoy Fray Bentos), con amanzanado en damero y calles a medios rumbos, como puerto fluvial. Su fundación se realiza por acción privada.

Es el último puerto aguas arriba del río

Uruguay, apto para la navegación de ultramar, sin necesidad de dragados continuos. El plano fundacional de Hammet ya presenta la división de las manzanas en ocho predios, en lugar de los cuatro predios originales de las ciudades de fundación colonial. No se prevé área de ejidos.



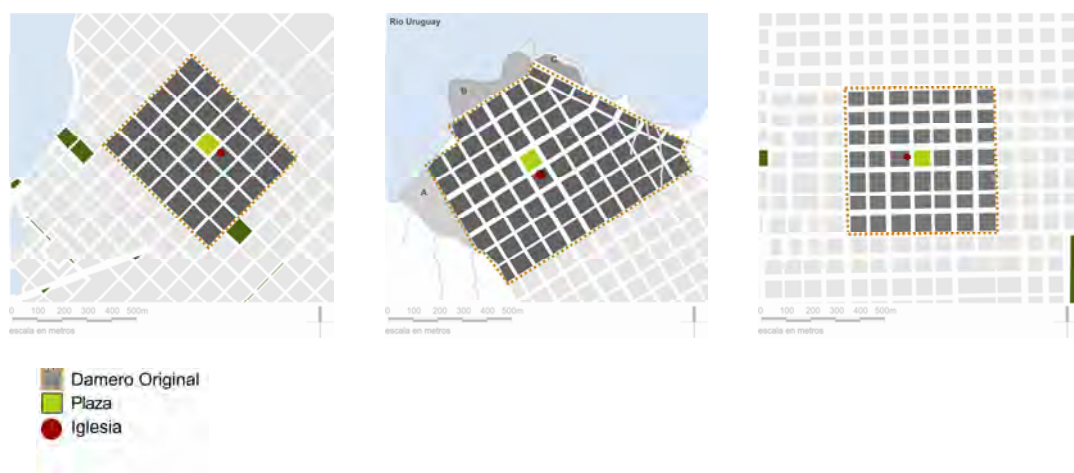
**Figura 82- Localización de Nueva Palmira, Fray Bentos y Concordia**

Fuente: Elaboración propia

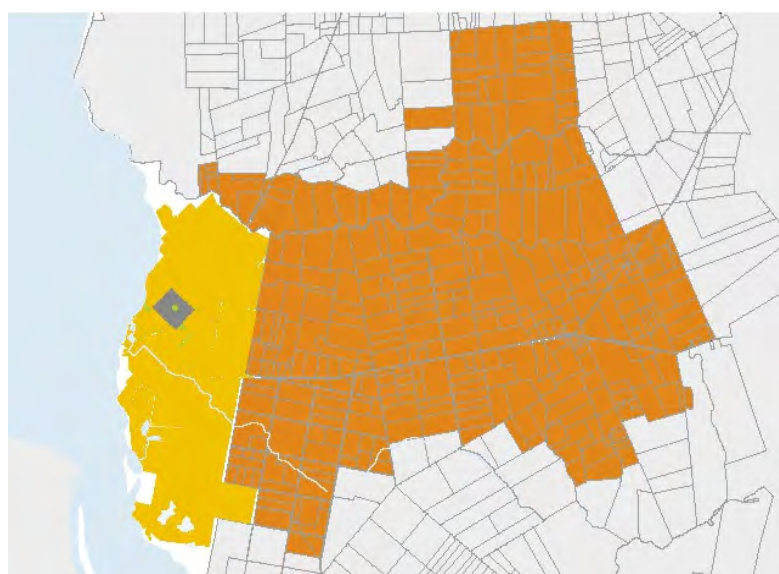


**Figura 83- Plano de Fray Bentos del Agrimensor Hammeth de 1859 y plano de Concordia posiblemente levantado por el Presbítero del Castillo en 1838**

Fuente: Archivo de la Dirección de Topografía del Ministerio de Transporte, Uruguay y publicación de Heriberto Pezzari

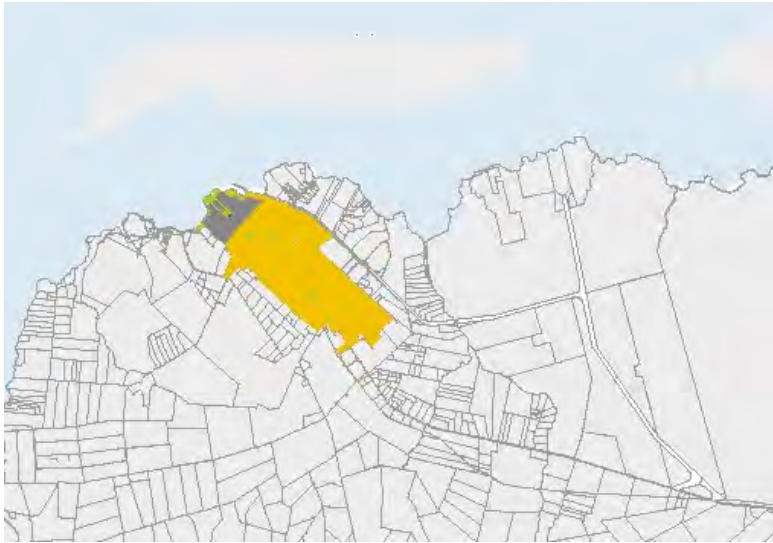


**Figura 84- Esquemas de las áreas fundacionales de las ciudades de Nueva Palmira, Fray Bentos y Concordia.**  
Elaboración propia

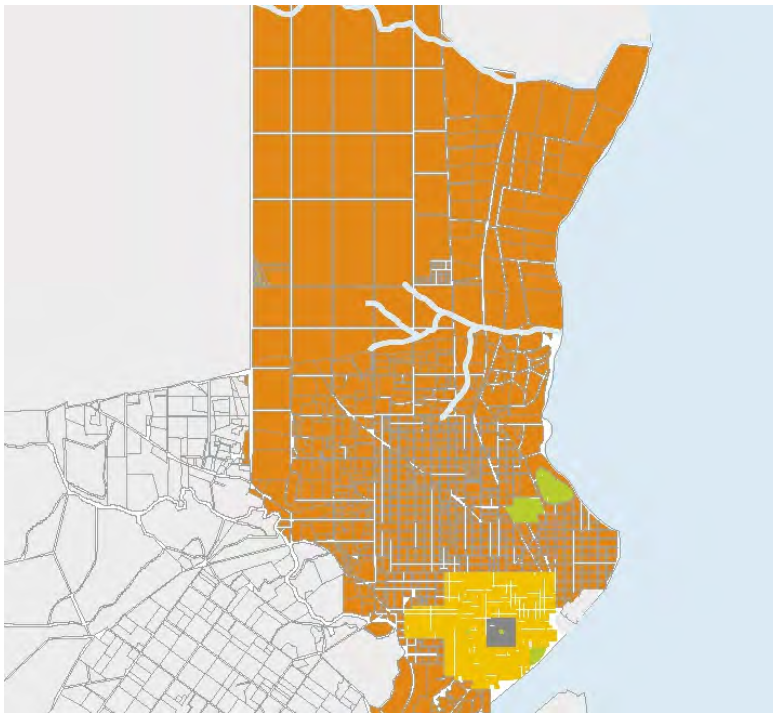


**Nueva Palmira, 1831**

**Figura 85- Planta urbana y área de ejidos de Nueva Palmira**  
Fuentes: Archivo de la Dirección Nacional de Topografía MTOP, Musso. Elaboración propia.



**Villa Independencia  
(Fray Bentos), 1859**



**Concordia, 1832**

**Figura 86- Planta urbana y área de ejidos de Fray Bentos y Concordia**

Fuentes: Archivo de la Dirección Nacional de Topografía MTOP, Archivo Histórico de Entre Ríos, Musso.

Elaboración propia.

A mediados del siglo XIX se han fundado las principales ciudades del bajo Uruguay. A partir de esta etapa los centros urbanos se consolidan, densifican y crecen en procesos no siempre planificados, o con planes no siempre aplicados.

En Uruguay, en 1859 se reitera la vigencia de las Leyes de Indias que siguen aplicándose parcialmente. Las prescripciones para el trazado de pueblos y colonias de 1877 introducen unas pocas variantes, siguiendo el modelo geométrico de las Leyes de Indias. No llega a aplicarse, aunque su vigencia es reiterada por el Poder Ejecutivo en 1910.

En los comienzos del siglo XX llegan al Uruguay las ideas urbanísticas que se están

aplicando en Europa.<sup>141</sup> Influenciado por estas ideas, el Arq. Lerena Acevedo, desde su cargo de Director de la Sección Embellecimiento de Ciudades del Ministerio de Obras Públicas, creada en 1911, confecciona una serie de planos reguladores para las ciudades del interior, entre ellas Salto en el bajo Uruguay. Para Lerena Acevedo “la ciudad debe ser planificada como una composición total y acabada, armónica y equilibrada en sus masas y espacios, por lo tanto debe estar limitada por una franja de parques que impidan su crecimiento futuro sin control...”(A.Lenzi,1986, p. 37) Ninguna de estas propuestas tiene concreción, como no la tendrán la mayoría de los planes formulados para las ciudades del bajo Uruguay.

La concreción de las obras de infraestructura binacional inducirán el crecimiento de las ciudades directamente vinculadas a las mismas. Retomaremos este tema



**Figura 87- Propuesta de Lerena Acevedo para la ciudad de Salto**

Fuente: Archivo de la Dirección de Topografía del Ministerio de Transporte, Uruguay

<sup>141</sup> Obras como “Garden Cities of tomorrow” de Ebenezer Howard, “L’art de bâtir les villes” de Camillo Sitte, “Town planning in practice” de Raymond Unwin o “Der Städtebau” de J. Stübben, forman parte de la biblioteca de los primeros urbanistas nacionales como Eugenio Baroffio y Lerena Acevedo. (A. Lenzi, 1986) Pero además llegan a la región figuras como Le Corbusier (1929) y algunos uruguayos comienzan a formarse en el exterior y luego imparten sus ideas a través de su actuación profesional y, fundamentalmente de sus cátedras en la Facultad de Arquitectura: Mauricio Cravotto, Julio Vilamajó, Carlos Gómez Gavazzo.

vinculado a los impactos de la ejecución de los puentes entre Uruguay y Argentina en el último tercio del siglo XX.

### **Transitar el territorio: caminos de agua y tierra**

A medida que se establece la población y se conforman los poblados y, fundamentalmente, una vez fundada Montevideo, las rutas terrestres adquieren importancia, a la par que se incrementa y consolida la navegación por el río Uruguay. Sin embargo, no es hasta la segunda mitad del siglo XIX, cuando el progresivo alambrado de los campos va fijando el trazado de los caminos, y los avances tecnológicos se aplican a los medios de comunicación, que el traslado por tierra comience a ser una alternativa a la navegación fluvial.

A mediados del siglo XVIII el río Uruguay es una vía natural de circulación. Desde las Misiones bajan jangadas<sup>142</sup>, pasando por tierra los Saltos Grande y Chico. Junto con las maderas duras que conforman la jangada, se transportan productos agrícolas provenientes de las Misiones Orientales, fundamentalmente a Buenos Aires, el centro político, administrativo y comercial más importante hasta 1825.

“Los misioneros cargaban sus balsas en Yapeyú y llegaban hasta un lugar conocido como San José, al norte de Salto Grande. Allí la mercadería era cargada al hombro de los indígenas, que en crecido número acompañaban la expedición. En una jornada llegaban al puerto de “Los Tapes” en Salto Chico, donde volvían a armar y cargar las jangadas. Esta ruta fue conocida como “Ruta Oriental de la Yerba” desde el siglo XVIII.” (Fernandez Moyano, Rodríguez Fernández, 2002, p12-13) Según los mismos autores, esta actividad establece una carrera regular de navegación entre Los Tapes (donde más tarde se funda la ciudad de Salto) y el Riachuelo, al Sur de Buenos Aires. La llevan a cabo dos goletas “Nuestra Señora de los Dolores” y “San Juan Bautista” y el bergantín “Nuestra Señora de los Santos Reyes”. (Fernandez Moyano, Rodríguez Fernández, 2002)

El viaje de retorno se realiza por tierra o en pequeñas embarcaciones, que salvan los escollos a la navegación por tierra. Este comercio da lugar a la fundación de puertos sobre el río Uruguay, el que es, además, la vía de comunicación natural de las nuevas fundaciones en sus márgenes y afluentes con las ciudades de Buenos Aires y Montevideo. Ya en 1769, desde el Paso de Sandú en la estancia de Yapeyú y hacia Buenos Aires salen 1.408 cueros, tabaco y grasa para abastecer a las tropas reales, y quedan 3.000 cueros más esperando ser embarcados.

---

<sup>142</sup> Jangada: Plataforma flotante, originariamente formada por maderos unidos. Fuente RAE.

La aplicación de la Ordenanza de Comercio Libre de 1778 intensifica la extracción de cueros y el interés por tierras y puertos en el bajo Uruguay.

Posteriormente, en 1835, la aprobación de la Ley de Aduanas argentina, genera un nuevo impulso a estos puertos. La política de libre comercio, llevada a cabo por Argentina y Uruguay, desfavorece la producción local. A través de esta ley se regula la importación de productos extranjeros, manteniendo bajos los impuestos de maquinarias y productos que no se producen en el país. Se activa el mercado interno y la producción, favoreciendo la actividad de los puertos del río Uruguay.

La actividad productiva de caleras y saladeros que, desde sus propios embarcaderos, sacan su producción por el río, refuerza la importancia del bajo Uruguay como vía de comunicación privilegiada, frente a las dificultades de transitar por tierra firme.

Las comunicaciones terrestres se realizan atravesando el campo, sin ningún tipo de estructura vial, en un medio hostil por la población indígena y por las dificultades que presenta la red hídrica para su cruce. El “baqueano”, conocedor del medio, es el encargado de conducir los transportes terrestres por rutas seguras. Ya en la primera etapa se perfilan el camino de la costa, sobre el bajo Uruguay, y el camino a las Misiones hacia el Este de la Banda Oriental, como primera estructuración vial terrestre como complemento a la navegación fluvial.

Hasta la mitad del siglo XIX el transporte terrestre sigue sustentándose en la tracción a sangre. La diligencia se suma a la carreta, generando un sistema de postas, en general incorporadas al sistema urbano existente. Estas consistían en locales para atender a los viajeros, relevos de caballos y hombres, caballerizas, reparación de carruajes y demás implementos y realizaban la distribución de correspondencia en las proximidades. Los traslados terrestres se realizan en caravanas de carretas para defenderse del “bandidaje” que asolaba la campaña. El atravesamiento de los cursos de agua sigue siendo el principal obstáculo, fundamentalmente el río Negro. ( Barrachini, 1978)

A mediados del siglo XIX los itinerarios de postas no pasaban de Salto, uniendo ésta con Paysandú, Mercedes y Montevideo en la banda oriental del Uruguay, mientras que en Entre Ríos, la conexión llegaba desde las Misiones, bordeando el río Uruguay hasta Gualedguaychú y buscando el río Paraná para llegar a Buenos Aires.

## Tensiones en el territorio

En términos de tensiones sobre el territorio distinguimos **tres lógicas** que se explican por separado, aunque se solapan temporariamente:

- La de las Misiones Jesuíticas del Norte del río Uruguay, que inician una primera estructuración de este territorio. Durante el siglo y medio en que dura su desarrollo, las Misiones Jesuíticas juegan un rol fundamental en esta región. Las principales transformaciones se realizan aguas arriba de los saltos de agua del río, en cuyos márgenes se colocan varios de los pueblos misioneros. Establecen una estructura territorial y de circulación de personas y mercancías que coloca al río Uruguay en el mapa de estos territorios y sienta las bases para su consolidación como estructurador de los mismos. Las grandes estancias se subdividen, dando comienzo a la definitiva estructuración del territorio rural y los puertos misioneros son el antecedente de las primeras fundaciones de poblados de la colonia.
- La de la corona española, en búsqueda de un mayor control de sus dominios que funda centros poblados para consolidar, controlar y defender territorio. El marco jurídico que regla todas las fundaciones son las “Reales Ordenanzas e Instrucciones sobre Descubrimiento y Nueva Población” de 1526; las Ordenanzas sobre Descubrimiento Nuevo y Población” de 1563 y la “Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias” de 1680.<sup>143</sup> Esta es la “síntesis de la posición oficial en asuntos urbanos” (Hardoy, 1975, p. 11). En consecuencia el modelo es el de la ciudad-territorio (la ciudad con su jurisdicción territorial), con trazado en damero a “medios rumbos” partir de una plaza central rectangular. El fundador se limita a transferir a la realidad estas premisas, aunque no siempre lo cumple con exactitud. La cuadrícula de fundación de centros poblados, y su reformulación iluminista, se basa en ese marco hasta el último tercio del siglo XIX, regularizando el territorio.<sup>144</sup> Los ejidos, de propiedad común de los pobladores, que en la legislación indiana no admite otros usos fuera del esparcimiento y pastoreo, pasa a ser tierra de huertas y chacras (tierras de pan llevar) y reserva para el crecimiento de la ciudad. La cuadrícula, originalmente adoptada por la facilidad de su trazado, pasa a ser un instrumento de civilización del territorio, imponiendo su orden.

---

<sup>143</sup> Las Leyes de Indias constituyen una elaboración teórica en la que las propuestas de Vitrubio, Tomás de Aquino, Eiximenis, Tomás Moro y Alberti, terminan conformando un sofisticado juego de relaciones geométricas. ( Fernando de Terán, 2009)

<sup>144</sup> Con excepción de las ciudades amuralladas, inexistentes en el bajo Uruguay, la ciudad propuesta no tiene bordes, por lo que puede crecer indefinidamente.

En las tres primeras décadas del s. XIX, el pensamiento urbano está indudablemente marcado por las Leyes de Indias, al menos en Uruguay, aunque algunos aspectos de estas leyes no se cumplan. Tal es el caso del plan del Ingeniero Reyes para los ejidos de Montevideo, de 1836, en el que la visión higienista de los medios rumbos desaparece.

En Argentina se desarrollan propuestas influenciadas por las ideas urbanísticas de Europa y Norte América.<sup>145</sup> A modo de ejemplo, la propuesta del ingeniero inglés Santiago Bevans, que en 1828 diseña para Buenos Aires un módulo urbano de 800 metros de lado, con manzanas en cuadrícula y diagonales principales y secundarias. Este módulo puede repetirse y organizar el crecimiento de la ciudad de Buenos Aires. Un ejemplo de concreción de estas ideas lo constituye la ciudad de La Plata de 1882.

En Uruguay no existió en el siglo XIX ninguna actuación parecida. No hay presencia de trazados monumentales, con diagonales y búsqueda de perspectivas en la primera mitad del siglo XIX, con excepción del que diseña Zucchi para el cementerio central en Montevideo en 1838. Un caso excepcional de quiebre de la cuadrícula indiana es el proyecto para la ampliación de Montevideo del médico Francisco García de Salazar, publicado en el periódico El Universal, en 1829. Este es un caso teórico que no tuvo consecuencias reales en el trazado de poblaciones.

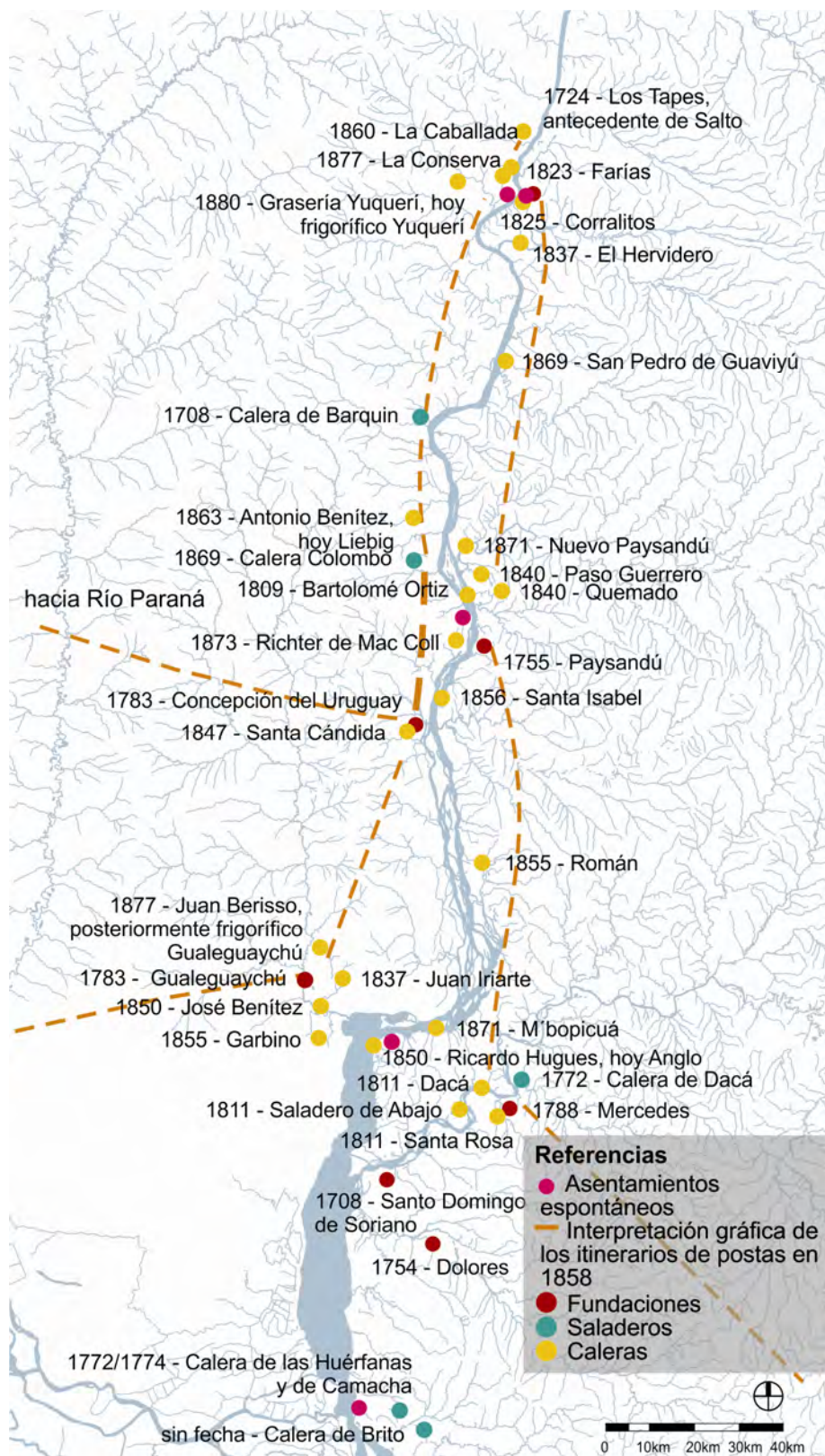
Sobre el río Uruguay no se harán presentes estas ideas hasta los planes de Jones Brown y Lerena Acevedo para Mercedes, Salto y Paysandú (mencionados en las fichas), pero ya estamos hablando del siglo XX.

La cuadrícula basada en las Leyes de India permanecerá, hasta 1877 y aún después persistirá, aunque muy adulterada en su lógica y proporciones.

En la margen Oeste del bajo Uruguay las ciudades se originan en un plan único que, con intención pacificadora, pero también de control y defensa, lleva adelante el virreinato. En este plan, la red hídrica adquiere fundamental importancia como vía de penetración y amenaza al territorio de la corona. En consecuencia, todas las fundaciones se localizan estratégicamente sobre los ríos navegables. Este plan sólo integra el territorio entrerriano (aunque mencione a Montevideo como una de las ciudades amenazadas a través de esta red de caminos de agua).

---

<sup>145</sup> No sólo influyen las ciudades ideales del renacimiento o las barrocas, sino los cambios que se están operando en las ciudades industriales, las ideas sobre la ciudad higiénica y los trazados de las nuevas ciudades Norteamericanas, como la ciudad de Washington.



**Figura 88- El bajo Uruguay, a mediados del siglo XIX**

Fuentes: Elaboración propia

En la banda oriental del bajo Uruguay, las fundaciones de ciudades en este período no responden a un plan único. En dos casos, Salto y Paysandú, los antecedentes se originan en los antiguos puertos de las Misiones Jesuíticas sobre el río Uruguay, mientras Dolores y Mercedes concentran población dispersa y amenazada por las pésimas condiciones de vida en la campaña. La participación de la iglesia está presente en ambos lados ya que el primer acto de afincamiento poblacional es la instalación de una capilla, aunque posteriormente su ubicación sea trasladada.

Cada una de estas fundaciones ejerce un control sobre el territorio de su jurisdicción. El bajo Uruguay es el camino natural para la comunicación entre ellas y con las ciudades de Montevideo y Buenos Aires.

- La de los emprendedores privados, quienes realmente dotan de sentido económico al río Uruguay a través de la instalación de caleras y saladeros. Es la actividad vinculada a la explotación del ganado y a la exportación de carne la que caracterizará la región hasta entrado el siglo XX. Los principales puertos sobre el río Uruguay permitirán la conexión directa con los puertos de ultramar.

## CAPÍTULO 9

### El bajo Uruguay productivo siglo XIX y comienzos del XX



A partir de la independencia de las naciones argentina y uruguaya, el río Uruguay se constituye en frontera entre ambas. Las decisiones sobre el territorio ya no dependen de un único poder institucional, sino de los gobiernos de ambos países. Sin embargo, la mayoría de las transformaciones en las márgenes del bajo Uruguay presentan más similitudes que diferencias. En el presente capítulo se explican estas transformaciones en el período que transcurre entre mediados del siglo XIX y principios del siglo XX.

Para sustentar esta interpretación, es necesario abordar, brevemente, los procesos históricos, que permitan comprender las decisiones sobre el territorio y sus transformaciones vinculadas, directa o indirectamente, a la presencia del río.

#### La frontera involuntaria

Argentina declara su independencia en 1816. Sus territorios incluyen a la Banda Oriental que, en 1821, está nuevamente invadida por los portugueses. Brasil se independiza del Reino de Portugal en 1822, posteriormente declara la guerra a las Provincias Unidas del Río de la Plata, a las que la Banda Oriental quiere incorporarse. El Río de la Plata está en una situación muy desfavorable. El Imperio de Brasil tiene interés en anexionar la Banda Oriental como provincia ya que eso le asegura la navegación y el comercio por el complejo Paraná-Plata; Gran Bretaña aspira a mantener su acceso libre al Río de la Plata y teme el bloqueo brasileño y la competencia de Norteamérica, ya independiente. El gobierno de Buenos Aires quiere contener los avances del Imperio brasileiro. Finalmente, de una negociación entre Inglaterra, Argentina y Brasil, y no de la voluntad nacional o, mejor dicho federal, nace Uruguay como estado independiente y con libre navegación de los ríos en agosto de 1828.

“Los mapas no pasan de ser representaciones simbólicas de la realidad, interpretadas a través de un determinado marco cultural y en función de unos determinados intereses”. (Ruiz, 2011, p.19) Las nuevas naciones representan sus

territorios detallando los aspectos que consideran más relevantes para la descripción de los mismos. Una vez separados los estados de Argentina y Uruguay, para ambos las preocupaciones principales provienen de los avances del Imperio de Brasil; por lo tanto, es mucho más relevante la representación del territorio fronterizo con el Imperio y la identificación de las posibles puertas de entrada a través de la red vial terrestre desde el territorio brasileño, que el detalle de la frontera del bajo Uruguay. Es así, que estos son los datos que aparecen más detallados en ambas cartografías. No en vano, en el caso de la cartografía uruguaya, se extiende la descripción hasta el ingreso del río Uruguay a la región selvática y en el caso de la argentina, se describe todo el territorio de la Banda oriental, hasta el Brasil.

La Carta Geográfica del Estado Oriental del Uruguay y posesiones adyacentes de 1841, publicada bajo la dirección del Cónsul de Francia en París y dedicada al primer presidente del nuevo estado, el Gral. Fructuoso Rivera, refleja dónde se localizan las preocupaciones del novel estado.<sup>142</sup>

Se grafican muchos más detalles en el territorio del entonces Imperio de Brasil que en Entre Ríos y Corrientes. En él se dibujan elementos de la topografía e hidrografía con detalle, los caminos, los pueblos y villas, guardias fronterizas y



**Figura 89- Carta Geográfica del Estado Oriental del Uruguay y posesiones adyacentes de 1841**

Fuente: Copia consultada en el Archivo Histórico del Servicio Geográfico Militar

<sup>142</sup> También es demostrativa de la presencia de los intereses de Francia en estos territorios. Es la diplomacia francesa, presente en Uruguay desde la creación del nuevo estado, quien la realiza y ofrece al presidente del estado uruguayo. En los Archivos Diplomáticos de la ciudad de Nantes es posible encontrar los informes pormenorizados de los diplomáticos franceses en Montevideo que dan cuenta de todo lo que sucede en estos territorios.

pasos y la toponimia correspondiente, tanto en el territorio uruguayo como en el brasilero.

Sin embargo en Argentina y Paraguay los datos son menores.

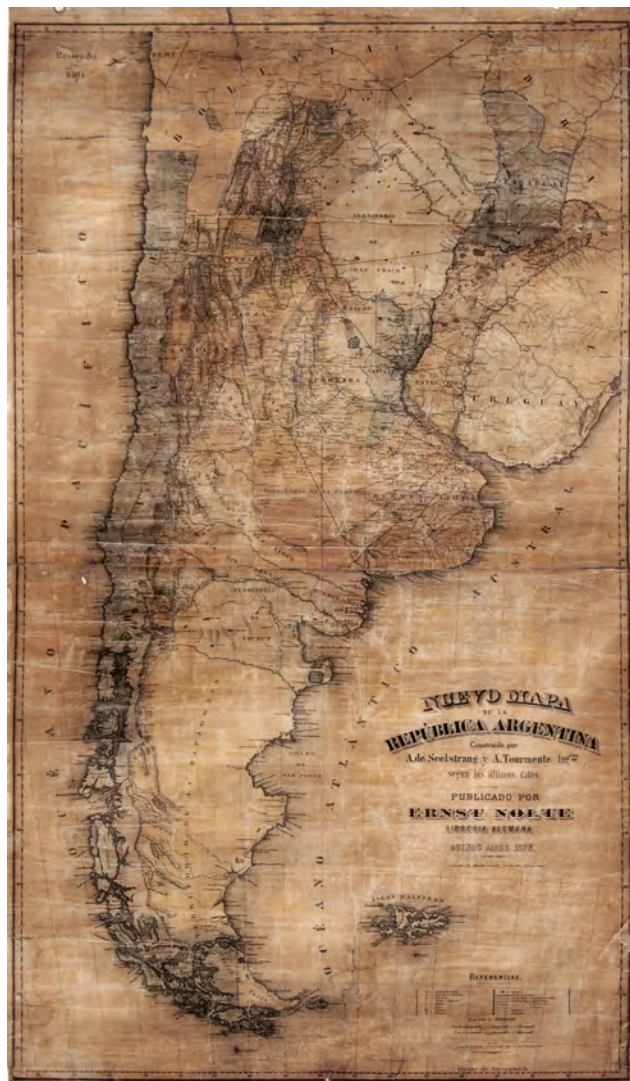
En el caso argentino se detallan los caminos en el entorno de Buenos Aires y luego los ejes de los ríos Uruguay y Paraná. Con mayor detalle sobre el Uruguay, aparecen los principales afluentes identificados con la toponimia y la localización de ciudades, villas y las capillas en torno a los ríos Uruguay y Paraná.

A lo largo del primero se dibuja la estructura vial terrestre hasta Belén, fundada en el 1800 sobre el río, en el área hoy afectada por el lago de la represa de Salto Grande. No se recoge la estructura vial en la margen occidental del río.

El Mapa de la República Argentina de 1876, es realizado por los ingenieros Seelstrang y Tourmente desde la Oficina Nacional de Ingenieros y se considera el primer mapa oficial de la Argentina.

El Uruguay aparece completo, con los caminos, la red ferroviaria activa en el momento y la red hídrica principal con su toponimia. Prácticamente tiene la misma información que el territorio argentino, con excepción de la topografía. Evidentemente refleja la importancia que tiene para la nación Argentina la definición de sus límites. Justamente en el año en que se elabora, se firma el tratado por el que se fijan los límites entre Paraguay y Argentina, en que Misiones pasa a ser provincia Argentina.

Aún está en litigio el límite con Chile en Tierra del Fuego, que recién se



**Figura 90- Mapa de la República Argentina de 1876**

Fuente: Copia consultada en el Archivo Histórico del Servicio Geográfico Militar

resuelve por el tratado de 1881, por lo que parece contradictoria la coloración del mapa y el trazado de la delimitación de ambas naciones. Con Uruguay no hay conflicto, el río Uruguay marca el límite preciso, pero todo el país es una frontera con el Brasil. Seguramente éste es el motivo por el que aparece todo su territorio representado.

En la American Geographical Society Library, biblioteca digital de la Universidad de Wisconsin, se puede encontrar el Mapa general de la República Argentina de 1910 de Alberto B. Martínez, en que Argentina tiene ya establecidos sus límites y las naciones fronterizas pasan a ser un territorio totalmente en blanco.

Con la independencia de Uruguay, el mapa de la región está completo, el río Uruguay es una frontera involuntaria entre estados soberanos.

A principios del siglo XIX, en Entre Ríos, al igual que en la Banda Oriental, se desarrolla la ganadería a gran escala, en lo que se denomina la estancia cimarrona. Sin embargo, ya en las primeras décadas, comienzan a darse algunos acontecimientos que terminan por cambiar totalmente este territorio. Es en esta etapa que el territorio del bajo Uruguay acaba de estructurarse, configurándose su imagen actual.

### Los procesos en el territorio del bajo Uruguay

Desde la iniciativa pública y privada se producen diversas transformaciones. Algunas de ellas están directamente vinculadas a la presencia del río, mientras que otras inciden indirectamente en el bajo Uruguay. En ambos casos, son dos los hechos fundamentales que marcan estas transformaciones:

- **una serie de decisiones de los gobiernos sobre la ocupación del suelo productivo** como la política de colonización agraria llevada adelante por ambas naciones, Uruguay y Argentina
- **los avances tecnológicos llegados de Europa**, fundamentalmente los que inciden en los medios de comunicación y transporte y los que tienen que ver con las técnicas de mejora de la producción agrícola<sup>143</sup> y ganadera y la posibilidad de refrigerar los alimentos, que tienen una fuerte incidencia en la industria de la carne.

---

<sup>143</sup> A comienzos del siglo XIX en Paraguay aún se usaban los omóplatos de vaca para arar la tierra, y en el Río de la Plata se usaba la reja de madera dura, sobre finales del siglo ya se cuenta con trilladoras que facilitan las labores y aumentan la producción.

Entre mediados del siglo XIX y comienzos del XX, las transformaciones en ambos territorios nacionales en general, en el bajo Uruguay refuerzan el rol del río como articulador, más que como frontera.

En la mayoría de los casos están estrechamente vinculadas, en una relación de continuidad causa-efecto, por lo cual se ha optado por una explicación de las mismas que ponga de manifiesto este vínculo.

### **Cambios en la producción**

Entre 1852 y 1880 la provincia de Buenos Aires está separada de la Confederación de Provincias Argentinas<sup>144</sup>. Mientras Buenos Aires vive un momento de prosperidad económica, basada en parte en la producción ovina en la que se introducen mejoras para su exportación, la Confederación subsiste precariamente<sup>145</sup>. En el litoral del río Uruguay, tradicionalmente ganadero, las guerras civiles han dejado la campaña arrasada. El Gobierno de Santa Fe inicia una política de colonización agraria que es seguida por Urquiza<sup>146</sup> en Entre Ríos, fundamentalmente basada en la llegada de suizos y franceses.

De la mano de la colonización, se incrementa la producción de cereales que caracteriza el litoral hasta hoy.

La situación uruguaya tiene bastantes aspectos en común con la argentina. Concluida la Guerra Grande,<sup>147</sup> periodo en que los campos son desatendidos o abandonados debido a la inseguridad ocasionada por los constantes enfrentamientos de los contendientes, o por el saqueo del ganado para alimentar a la tropa, se inicia un proceso de repoblación ganadera. La colonización agrícola, con

---

<sup>144</sup> El nombre Confederación Argentina se utiliza para referirse a las Provincia Unidas de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero, Catamarca, Córdoba, San Juan, San Luis, Mendoza y La Rioja. Se rigieron por tratados interprovinciales, fuera de la constitución nacional. Tropas argentinas participaron en la Guerra Grande en Uruguay, mientras que conservadores uruguayos tomaban partido por la hegemonía comercial y aduanera de Buenos Aires, así como el control de la navegación de los ríos. Buenos Aires fue un estado aparte hasta la imposición de Mitre como presidente de la nación Argentina luego de la batalla de Pavón en 1862.

<sup>145</sup> En el siglo XIX, la producción argentina de lana fue el principal producto de exportación desde fines de la década del 40.

<sup>146</sup> El General Justo José Urquiza fue Gobernador de la Provincia de Entre Ríos a partir de 1841 y Presidente de la Confederación Argentina desde 1854 y 1860.

<sup>147</sup> La Guerra Grande (1838-1851) se desencadena por rivalidades entre caudillos en la Banda Oriental, sin embargo adquiere dimensión regional que involucró a la cuenca del Plata y más tarde se internacionaliza por la intervención de las flotas francesas y británica y finalmente la participación de Paraguay.

idénticos fundamentos que en la vecina orilla, se concreta unos años más tarde en el bajo Uruguay.

### La colonización agrícola

Uno de los cambios productivos, fundamental en la estructuración del territorio del bajo Uruguay, es la **colonización agrícola**, fomentada por ambas naciones a partir de la segunda mitad del siglo XIX. En ambos países se instala la creencia de que el pasaje de la barbarie a la civilización va de la mano de la instalación de inmigrantes europeos, con hábitos de trabajo. Refiriéndose a la realidad uruguaya dice Muras: "...la explotación agrícola de la tierra por medio de inmigrantes europeos, a la vez que salvaría la economía, aseguraría el mejoramiento social y demográfico, mejorando el elemento criollo por la inyección de elementos extranjeros más laboriosos y originarios de medios más evolucionados cultural y técnicamente". (Muras 1983, p.16). Sin embargo, existieron además otros dos motivos para el desarrollo de esta política: la necesidad de mejorar la calidad de vida de la población europea, desplazada del medio rural a las ciudades en busca de trabajo en la nueva industria o sometida a persecuciones religiosas y el surgimiento de empresas privadas que ven la oportunidad de lucrar con el traslado y establecimiento de los inmigrantes.<sup>148</sup>

---

<sup>148</sup> El primer motivo surge de la lógica política y económica de los Estados que se traducía en la necesidad de poblar los vastos territorios de estas regiones y de agregarles un sentido económico mayor que el que les otorgaba la explotación ganadera. Además existía la convicción de que la incorporación de población europea, mejoraría los hábitos de los habitantes locales, reiteradamente descriptos como haraganes, vagos, desprolijos y toda suerte de calificativos similares que se pueden encontrar en crónicas y documentos de la época, algunos de ellos ya relatados como parte de las crónicas anteriores. En muchos casos se procuraba establecer esta población en las fronteras despobladas como una manera de controlar la intrusión a través de la frontera. No es el caso del bajo Uruguay ya que las naciones de Uruguay y Argentina no tenían conflictos en sus límites, aunque sí ambas con Brasil. Vale la pena acotar que los intentos de Uruguay por fundar colonias en la frontera con Brasil no tuvieron éxito.

El segundo motivo surge en Europa, en la demanda por mejorar sus calidades de vida por parte de muchas comunidades tanto por motivos económicos como por persecuciones religiosas. El advenimiento del maquinismo en el siglo XVIII no sólo aumenta la productividad de los países europeos, sino que además empeora las condiciones de vida de los trabajadores. La población campesina se desplaza a las ciudades en las que encuentran desocupación y hacinamiento. En algunos casos no provenían de ciudades, sino del medio rural, pero buscaban tierras propias. La persecución religiosa o antisemita trajo valdenses, rusos, judíos y alemanes a estas tierras abiertas a la práctica de otras religiones. Es interesante resaltar que ya tempranamente, en 1827, se ponen a consideración del gobernador de la provincia de Buenos Aires, las bases para la fundación de la primera colonia de extranjeros. En este caso fueron escoceses que se establecieron en Lomas de Zamora, en Argentina. El punto siete de los nueve que conforman estas bases dice "A los colonos les será permitido practicar la religión protestante" (Schopflocher 1955, p.27)

Este proceso, si bien se inicia unos años antes en Argentina, en la zona del bajo Uruguay se desarrolla simultáneamente en ambas márgenes. Rivadavia y Alberdi en Argentina, y Lamas en Uruguay, son los impulsores de esta modalidad de ocupación de tierras. La relación entre estos personajes, fundamentalmente entre Alberdi y Lamas, es seguramente la causa de que los procesos iniciales fueran similares en ambas naciones.<sup>149</sup>

Los pasos de Rivadavia en Argentina son seguidos unas décadas más tarde en Uruguay a través de la Ley de Colonización de 1880. Ésta se acompaña con una serie de medidas que favorecen la colonización y la agricultura en base a la mano

---

La tercer lógica es económica o especulativa. Por un lado los agentes de inmigración tanto europeos como americanos buscan el traslado de capitales y cuadros técnicos que conformarán el mercado de demanda de productos fabriles europeos. (Muras, 1983) Por otro lado surgen empresas privadas que se dedican a promover la venida de inmigrantes y la colonización agrícola propiciadas por los gobiernos. Estos podían pagar a la empresa un monto por cada colono afincado en terreno privado o proporcionar tierra fiscal para establecer la colonia con plazos para su pago. La empresa reclutaba los colonos en Europa, se encargaba de su traslado, los instalaba en las colonias cuya ubicación elegían en general con criterios especulativos y administraban las mismas cobrando al colono los gastos. Estos procedimientos dejan en evidencia la debilidad del sistema de enfiteusis promovido por el Estado.

<sup>149</sup> Rivadavia ocupa varios cargos políticos hasta que en 1826 llega a la Presidencia de la República Argentina. De formación enciclopedista que completa en Francia donde reside entre 1812 y 1818, lleva adelante una reforma económica y social en la que busca pasar del estado de barbarie al de civilización. Para esto considera imprescindible la introducción de inmigrantes europeos que traían hábitos de trabajo y mayor desarrollo técnico y cultural. Entre 1822 y 1827 realiza convenios de inmigración con empresas extranjeras formando la "River Plate Agricultural Association" para colonizar territorios con agricultores escoceses, franceses, alemanes, suizos y holandeses. En paralelo establece otras dos medidas, destinadas a fomentar la colonización: el decreto de vagancia en 1822 que recluta obligatoriamente a los hijos del país en la frontera y un empréstito financiero con la firma londinense Baring Brothers para el que pone en garantía todas las tierras fiscales del país e implanta la "enfiteusis". Esta consiste en un sistema de adjudicación de tierras para su usufructo a los legítimos trabajadores de la misma. Esta adjudicación puede ser vitalicia o por un plazo determinado El beneficiario abona un canon, pero el suelo queda en propiedad del Estado. El procedimiento aspira a evitar la especulación y brindar, a la vez, estabilidad al colono por un arrendamiento accesible. Crea además la escuela de Agricultura, el Jardín de Aclimatación, la Sociedad Entrerriana de Colonización y la Cátedra de Economía Política en la Universidad de Buenos Aires. Todas estas iniciativas tendrán su réplica en Uruguay. Juan Bautista Alberdi (1810-1884) es posterior a Rivadavia y continuador de su pensamiento económico. Aunque en algunos aspectos es crítico con los procedimientos de Rivadavia, comparte con él la idea de que la solución de estas naciones está en su europeización que trae la civilización a estas tierras bárbaras. No es un hombre de gobierno, sino un militante político y un pensador de su época. Su oposición al gobierno de Rosas (que había desplazado a Rivadavia) provoca su traslado a Montevideo donde funda, con Andrés Lamas, el periódico "El Iniciador" en 1838. A través de este medio se difunden sus ideas en el Uruguay que serán implementadas a partir de 1851.

Andrés Lamas (1817-1891) fue historiador, diplomático y una figura pública relevante en Uruguay. Participó activamente en las acciones que provocaron la caída de Rosas donde conoce a Alberdi. A través de El Iniciador primero, y luego de un nuevo periódico llamado El Nacional, manifiesta su adhesión a las ideas económicas de Rivadavia, en particular a las que refieren a la legislación agraria y al uso de la tierra. Defiende la enfiteusis contra el sistema de apropiación particular de la tierra y la importación de brazos extranjeros para llevar adelante la colonización. (González 1934, p.55)

de obra europea. La ley de vagancia de 1882 y los préstamos extranjeros con la casa bancaria Baring Brothers, apoyan este proceso.

A partir de 1884 la colonización en Uruguay deja de basarse exclusivamente en la inmigración extranjera incorporándose, además, parte de la población rural desplazada de las estancias con el alambrado de los campos. Los planteos y procedimientos siguen vigentes hasta muy avanzado el siglo XX. Es recién en 1948 que se sanciona una nueva Ley de Colonización en base a población rural nacional.

Con el desarrollo del ferrocarril en ambos países, estos emprendimientos se relacionan con el tendido de las líneas férreas. El empresariado refuerza la rentabilidad del medio de comunicación. No sólo se queda con la concesión por un número determinado de años, sino que además lo vincula a centros de producción. Por otro lado, los predios son vendidos a los colonos en precios más altos ya que su valor se incrementa por la proximidad a la vía férrea.

No todas estas iniciativas son especuladoras; las hubo con finalidades filantrópicas como la “Asociación Agrícola del Río de la Plata” fundada por Thomas Barber Beaumont en 1824 o “La Correntina” de 1835 del Dr. Brougues que se compromete a traer 40.000 colonos del sur de Francia en seis años.

En el primer caso se establecen 200 familias provenientes de Plymouth en la zona de la Calera de Barquin, intento fallido ya que, complicaciones políticas ocasionadas, entre otros motivos, por el bajo precio de la tierra ofrecida a los colonos, obligan a renunciar al gobernador entrerriano y los colonos deben abandonar el sitio, estableciéndose en los alrededores de Buenos Aires. En el segundo caso, la mala calidad de los suelos escogidos y el aislamiento, hacen fracasar la colonia que se situaba en Corrientes. A finales del siglo XIX operaban varias compañías en el territorio argentino “Argentine Land and Emigration Company, Limited”, Wilken y Vernet, Franck y Cía, Navarro, Richardson, entre otras (Schopflocher, 1955).

Más allá de la intención de ocupar territorio, modificando la población que habita en el medio rural, o de los fallidos intentos del gobierno uruguayo de aplicar estas políticas concentradas en la frontera con Brasil, no se evidencia que las colonias instaladas hayan respondido a un proyecto territorial integral a escala nacional. Algunas leyes determinaron pautas genéricas vinculando las colonias a vías de conexión territoriales como en el caso del ferrocarril,<sup>150</sup> pero no se establecen áreas prioritarias para su localización, ni se proyectan como un sistema interconectado que pueda establecer un modelo de ocupación que estructure el territorio nacional.

---

<sup>150</sup> En Uruguay, en 1880, las leyes de colonización establecen que las colonias agrarias deben localizarse cercanas a las vías de conexión; o incluir el trazado de la vía.

Seguramente la instalación de las diversas colonias en ambos márgenes del bajo Uruguay responden a motivos diversos como la existencia de suelo disponible, la aptitud de los suelos para la producción y, obviamente, la presencia del río a través del cual llegan los inmigrantes primero y sacan su producción posteriormente.

En “Religión y producción del otro: mitologías y narrativas en la construcción identitaria de las corrientes inmigratorias rusas en Uruguay”, Nicolás Guigou recoge testimonios de los descendientes de los primeros inmigrantes rusos, que llegaron por el río Uruguay en 1913, buscando un sitio donde afincarse como comunidad y practicar su religión. Se establecen en las costas del departamento de Río Negro.<sup>151</sup> Traen el girasol, por eso se los identifica como los cultivadores de flores.

Producen aceite, instalan un molino de trigo (el primer molino según estos relatos) y desarrollan agricultura para el abastecimiento de la colonia. Construyen sus casas en barro, a la tradición rusa (hoy sólo quedan las ruinas de un par de ellas) y un gran galpón de piedra, casi sobre el río, en el que almacenan granos y herramientas. El río Uruguay les permite llevar su producción de trigo y aceite a Montevideo para comercializarla.

Héctor Norberto Guionet en “La Colonia San José. Inmigrantes: memorias Entre Ríos e imágenes (1857-2007)”, describe que los inmigrantes que desembarcaron en Entre Ríos en 1857 y fundaron la colonia provienen de Suiza y Saboya. Al llegar improvisan alojamientos en medio del monte mientras se terminan de delinear sus parcelas. Construyen sus casas y plantan maíz y trigo originalmente. Fabrican embutidos, lácteos y sus licores y vinos (el contrato entre Urquiza y los colonos establecía la prohibición de vender licores...pero no de fabricarlos). La colonia se ubica a 5 kilómetros de la costa. Pronto surgen el puerto y la ciudad de Colón, en 1863, en el lugar en que los primeros colonos habían desembarcado. El núcleo original crece, generando una zona en la que se localizan El Brillante, Hughes, Pereira y hasta el Falansterio de Durandó que coexistió unos años con la actividad de éstas. Una realidad bastante diferente a la de San Javier, pocos kilómetros aguas abajo del río Uruguay.

En ambos casos, la elección del sitio depende de la iniciativa de las comunidades de inmigrantes o de las empresas de colonización que adquieren de las tierras a sus propietarios originales, sin participación de los estados en esta decisión.

---

<sup>151</sup> La religión de origen, llamada Nueva Israel, surge en el siglo XVIII como escisión de la iglesia Ortodoxa Rusa.(Guigou, 2011)

Si bien no existe un proyecto territorial a escala nacional, lo que si existe en cada país a partir del último tercio del siglo XIX, es un **modelo de trazado para las colonias**, que tiene diferente aplicación.

En 1876 se aprueba en Argentina la Ley 817, conocida como Ley Avellaneda. Esta ley regula todos los aspectos de la inmigración, procurando garantizar el mejor desarrollo de la misma, con las mejores condiciones para el inmigrante y el control del proceso por parte del estado. Específicamente en la Segunda Parte, establece cómo ha de ser el trazado y la organización de los territorios de las colonias.<sup>152</sup>

En 1877 se aprueban en Uruguay las Prescripciones Generales para el Trazado de Pueblos y Colonias. Del mismo modo que la ley argentina, estas prescripciones establecen cómo debe realizarse el proyecto y trazado de las colonias, dimensionando los predios. No es casual que el autor de las mismas sea el Ingeniero Agrimensor Melitón González, quien llega a ocupar el cargo de Jefe de la Oficina de Obras Públicas en Entre Ríos.<sup>153</sup>

En este caso las prescripciones se aplican a todo centro poblado. El trazado genérico es el de una colonia agrícola que puede transformarse, subdividiendo predios, en una localidad urbana. Al principio las colonias son agrícolas, pero al evolucionar los conocimientos sobre los modos de explotación se concluye que es conveniente reunir en la misma explotación el cultivo agrícola y el pastoril, en complementariedad, por lo que las colonias pasan a denominarse agrarias. La parcela amplía su dimensión ya que, además de la huerta debe incluirse ganado y actividad forrajera. Las parcelas se amplían desde 30 a 40 hectáreas a mayores dimensiones, llegando a admitir superficies de 400 y 1.000 hectáreas, dimensiones establecidas en la ley de 1948 para colonias ganaderas o forestales. Estas colonias cambian el paisaje con respecto a las agrícolas del siglo XIX.

En este período y hasta 1962 se fundan varias colonias en el entorno del bajo río Uruguay. Se identifican en el texto las más importantes. El resto aparecen graficadas en el mapa síntesis. Las láminas 23 a 27 del atlas presentan un estudio en mayor profundidad de seis de las colonias del área.

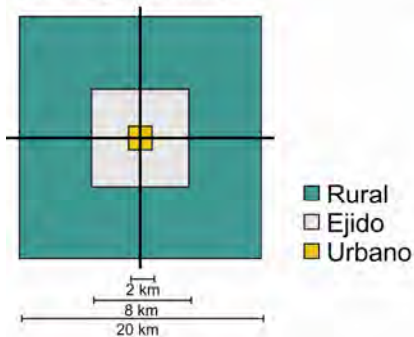
---

<sup>152</sup> En Entre Ríos ya existían antecedentes jurídicos que establecían los trazados de pueblos y colonias: la Ley de Ejidos de 1872 y la Ley sobre traza de villas y colonias de 1875. (Recopilación de Leyes de la Provincia de Entre Ríos) Las normas planteadas en ellas en cuanto a orientación, forma y dimensiones de los trazados coinciden con los que dispondrá la Ley Avellaneda.

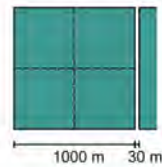
<sup>153</sup> Agrimensor y Cartógrafo, Melitón María González, nace en Montevideo, donde estudia y se gradúa. Realiza varios trabajos en Argentina, regresando al Uruguay en 1868. Ocupa varios cargos en el Municipio de Montevideo y trabaja profesionalmente como agrimensor.

### Avellaneda 1876

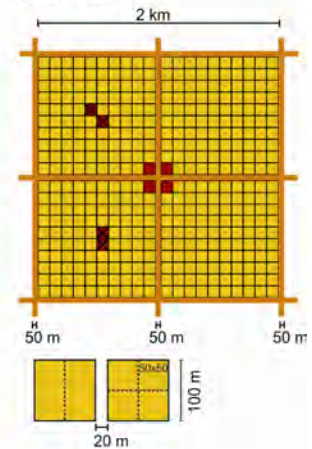
Rural/Ejido/Urbano



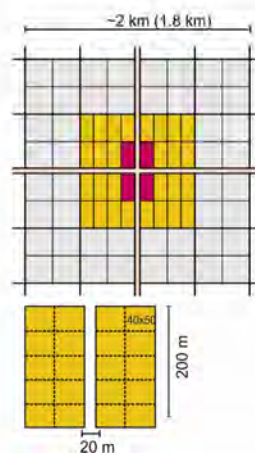
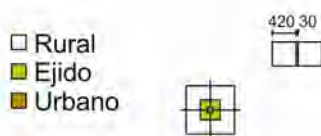
Parcelario rural



Urbano



### Reglamento para el trazado de Pueblos y Colonias 1877



**Figura 91- Esquema interpretativo de la Ley Avellaneda, Argentina y del Reglamento para el Trazado de Pueblos y Colonias, Uruguay**

Elaboración propia

En Argentina se fundan en 1857 Villa San José, que es la segunda colonia agrícola de inmigrantes establecida en el país<sup>154</sup>, en 1863 Colón, puerto de salida de los productos de las colonias de la zona, en 1888 Nueva Escocia, colonia fundada por un escocés en la que instala una fábrica de cerámica de la que aún existe la chimenea, también en 1888 se funda Puerto Yeruá que albergó colonos de diecisiete naciones y tuvo su antecedente en el puerto jesuita y en 1915 Ubajay, primera colonia agrícola Judía.

<sup>154</sup> En 1869, la colonia San José está habitada por 2500 inmigrantes suizos y alemanes. (Mulhall y Mulhall, 1869)

En Uruguay la colonización es un poco más tardía, seguramente por la inestabilidad vivida durante la Guerra Grande, que no genera un ambiente propicio. Sobre el bajo Uruguay se fundan la estancia "Nueva Mehlem" que tiene 27.000 hectáreas y comprende 31 puestos ocupados por familias alemanas. Posteriormente se instalan Nuevo Berlín en 1868, colonia de origen alemán y San Javier en 1913, de origen ruso. Ambas iniciativas dependen de grupos familiares o de comunidades organizadas y no de la actuación de empresas de colonización. En 1925 se fundan varias colonias en torno a la ciudad de Paysandú.<sup>155</sup>

San José y Colón en Entre Ríos y Nuevo Berlín en el departamento de Río Negro, en Uruguay, son previas a la aprobación de las normativas para el trazado de colonias.

El marco jurídico vigente es el mismo que en el período ya analizado, basado en la recopilación de las Leyes de Indias. Los trazados son en damero, a "medios rumbos".

El plano original de la Colonia San José presenta la estructura de la zona de cultivos, una cuadrícula ordenadora y homogénea que se superpone al territorio, en la que se asigna una unidad a cada colono, y en la que uno de sus módulos está destinado al pueblo.

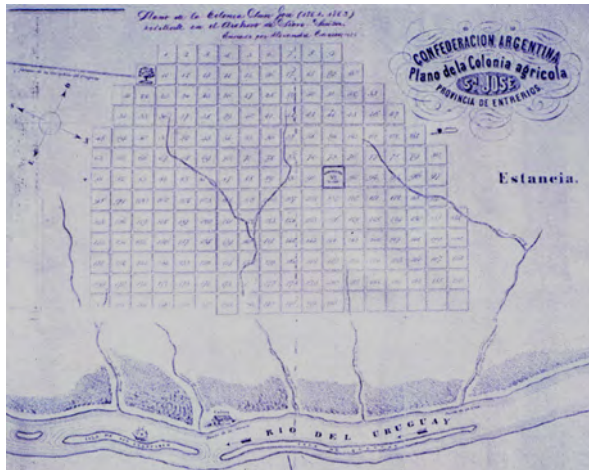
En Nuevo Berlín, no sólo se identifica, sino que además se delinea el área urbana y una zona destinada a unidades de producción diferenciadas que incrementa su superficie a medida que se aleja del pueblo.

Si bien no se dispone del plano original de la ciudad de Colón, obra del Ing. Agrimensor Souriges, el plano de 1905 delimita claramente la jurisdicción de la ciudad con relación a la Colonia San José. Las imágenes actuales permiten distinguir una cuadrícula, múltiplo de su amanzanado, en esta zona, con idéntico criterio que en la colonia vecina.

---

<sup>155</sup> Es interesante mencionar una experiencia única en la región, llevada adelante por Durandó, inmigrante proveniente de Turín quien funda un **Falansterio** en las proximidades de la colonia San José, al sur de la misma. Esta comunidad se inició con 30 inmigrantes alemanes, saboyanos y suizos en 1888 y funcionó hasta 1916. Sus fundadores se basaban en las ideas de François Fourier. La comunidad producía todo lo necesario para su consumo y además fabricó y vendió vehículos de transporte y ladrillos para la construcción. Tenían además un molino harinero, carpintería, herrería, zapatería y maquinarias agrícolas. Hoy apenas quedan algunas ruinas en propiedad privada. Por sus particularidades y el desarrollo que alcanzó, se consideró importante su mención, a pesar de que su impacto territorial no fue particularmente relevante y no tuvo réplica en otras iniciativas similares.

Estos tres casos ya contienen los componentes que serán recogidos por las leyes primero argentina y, un año después, uruguaya, para el establecimiento de las nuevas colonias.



**Figura 92- Trazados de las primeras colonias en el bajo Uruguay**

**Plano fundacional de la Colonia San José, 1861**

Fuente: Museo del Inmigrante San José



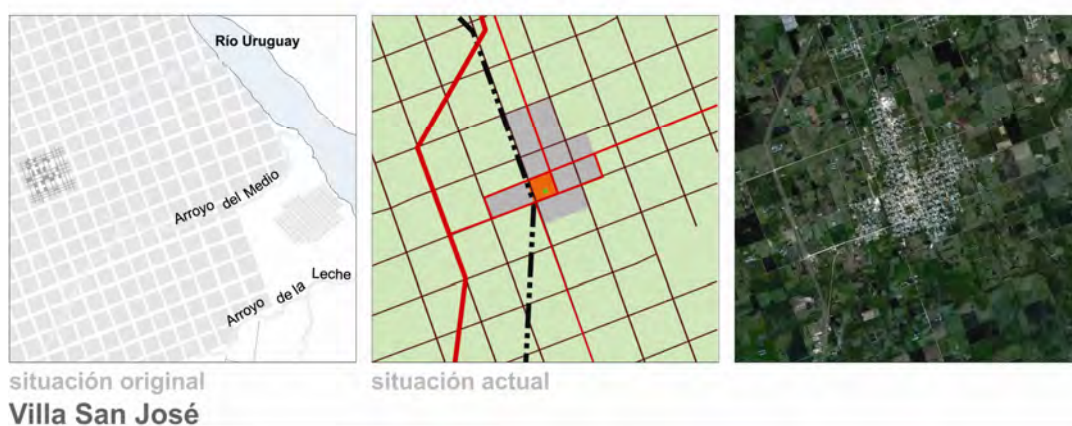
**Plano de Nuevo Berlín del Ing. Weldenstadt de 1873**

Fuente: Archivo de la Dirección de Topografía del Ministerio de Transporte



**Detalle del plano de 1905 del departamento de Colón del Gobierno de la Provincia de Entre Ríos**

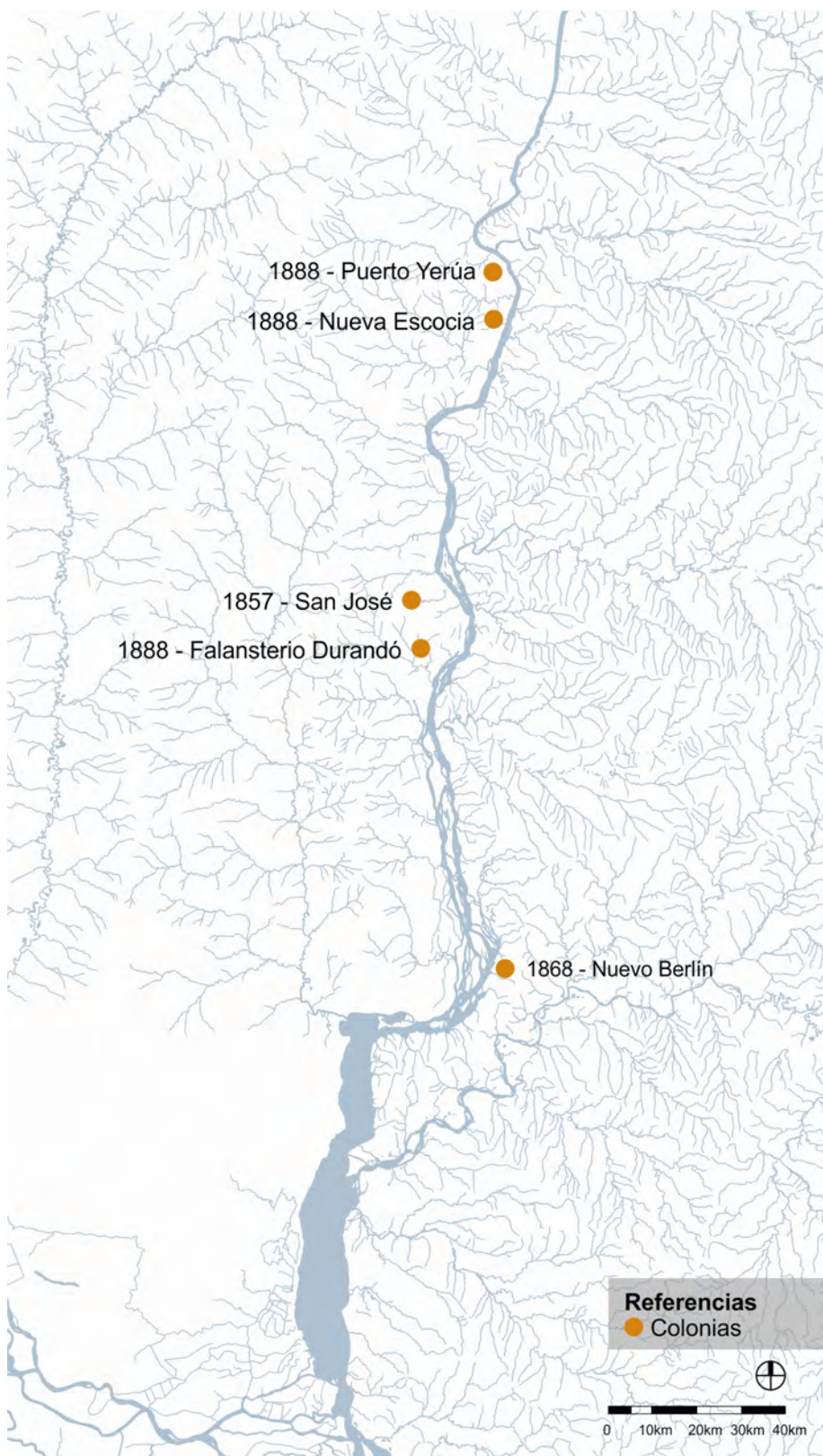
Fuente: Archivo Histórico Provincial de Entre Ríos



**Figura 93- Situación actual de las colonias Nuevo Berlín, Colón y San José**  
Elaboración propia



**Figura 94- Situación actual de las colonias San Javier, Nueva Escocia y Yerúa**  
Elaboración propia



**Figura 95- Localización de las primeras colonias en el bajo Uruguay**  
Elaboración propia

Mientras el trazado ordenador de la Ley Avellaneda se aplica y va caracterizando la margen entrerriana del bajo Uruguay, ninguna colonia establecida en la margen oriental cumple con las Prescripciones Generales para el Trazado de Pueblos y Colonias. No se aplica el trazado en forma de cuadrícula, ni las dimensiones previstas para los predios y tampoco se incluye el área urbana asociada a la colonia prevista en la propuesta de Melitón González.

Pueden aventurarse algunas conjeturas para explicar esta diferencia.

- En primer lugar, la Ley Avellaneda es específica para la colonización, regulando todos los aspectos de la misma, mientras que las prescripciones de Melitón González son genéricas para pueblos y colonias y persiguen el objetivo de controlar el proceso de cambio en la ocupación del suelo de una colonia a un centro poblado.<sup>156</sup> Como ya se ha mencionado, la Ley Avellaneda recoge las prescripciones de una serie de normativas para estos trazados, que ya se estaban llevando adelante, mientras que en el caso uruguayo no existe antecedente, excepto las Leyes de Indias, nunca cumplidas en su totalidad.
- En segundo lugar, la Ley Avellaneda establece claramente cómo es el procedimiento para la fundación de una colonia y, en particular, la obligatoriedad de presentar planos de medidas, con descripción detallada del terreno. Este procedimiento es obligatorio también si se trata de iniciativas de colonización de particulares, en cuyo caso el trámite debe realizarse previamente al establecimiento de la colonia.<sup>157</sup> En el caso uruguayo, la

---

<sup>156</sup> Las "Prescripciones Generales para el trazado de pueblos y colonias" aprobadas en 1877 por la Dirección General de Obras Públicas determinaban para todo centro poblado un trazado genérico que en su primera etapa correspondía a una colonia agrícola, susceptible de transformarse, por fraccionamientos paulatinos, en un centro urbano de ocupación territorial continua. La verdadera finalidad de estas prescripciones, tal como se indicaba en sus fundamentos, no fue la de establecer colonización agraria sino la de evitar la formación de "áreas de descampado" entre las zonas de ejido y las quintas, problema que afectaba numerosas poblaciones que habían sido delineadas según anteriores estipulaciones. (Muras, 1983)

<sup>157</sup> Ley Avellaneda:

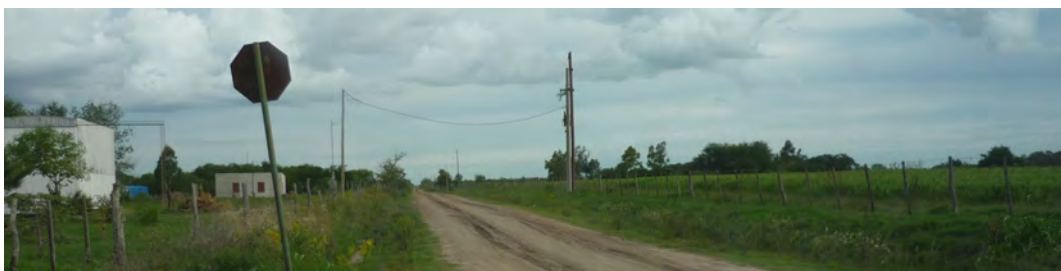
Art. 80. - El agrimensor que practique la mensura y subdivisión de una sección entregará en la oficina de ingenieros dos planos acompañados de una descripción detallada sobre la situación, accidentes físicos, productos naturales y capacidad para el cultivo de los terrenos. Uno de estos planos será remitido a la oficina de tierras y colonias, acompañado del informe descriptivo de la sección.

Art. 127. - Los particulares que propongan terrenos para poblar, presentarán a la oficina de tierras y colonias el plano y descripción de ellos, así como los contratos que estén dispuestos a hacer con los colonos, y en caso de ser aceptables, se les enviarán gratis el número de familias que fuese necesario; siendo responsables por el adelanto del pasaje del exterior a la República, a cuyo efecto será hipotecado el terreno.

presentación de planos se realiza a posteriori del establecimiento de la colonia, y en general, varios meses después, cuando ésta ya es un hecho consumado.<sup>158</sup>

- La tercera explicación proviene de la superposición de dos lógicas: la de las reglamentaciones de poblados y colonias y su geometría, y la que viene de la experiencia en las mensuras de los agrimensores uruguayos que van reconociendo las particularidades de la geografía. La delimitación del espacio, ya presente en la época colonial<sup>159</sup>, adquiere singular importancia en el conocimiento y la definición del territorio nacional de los nuevos estados. (Ruiz, 2011) La voluntad de disciplinar el campo se traduce en la imposición de un orden geométrico, que desconoce la ocupación del espacio en el mundo rural indígena o colonial. Esto se expresa tempranamente en el trazado de pueblos y ejidos según las Leyes de Indias, e incluso, en la división de suertes de estancias, en las que se establecen límites geométricos que poco tienen que ver con la geografía del lugar. A medida que la frontera ganadera y agrícola se expande, alejándose de los centros poblados, se hace necesario avanzar con la delimitación de terrenos y de regular esta actividad. No es de extrañar que el orden geométrico se traslade y se mantenga en las reglamentaciones posteriores para el trazado de colonias, pueblos y villas de ambos estados hasta entrado el siglo XX.

En el territorio argentino, fundamentalmente caracterizado por el llano de la pampa, en el cual no es determinante la topografía, los agrimensores están habituados a que el catastro responda sin dificultad a figuras geométricas.



**Figura 96-Foto de camino rural en colonia San José**

Foto de la autora

---

<sup>158</sup> En general varias colonias se realizan concediéndoles prórrogas a posteriori de su ocupación para la presentación de planos. A modo de ejemplo Muras menciona el caso del contrato entre el gobierno y Lorenzo Cabello en 1890, en que los recaudos deben ser presentados en el lapso de 4 o 5 meses, pero la colonización debería comenzar a los 8 días de contrato. De igual manera, en el contrato con Ginés Meutaner de 1890 el colonizador deberá ubicar 1000 colonos en dos meses y entregar los planos a la Dirección General de Inmigración y Colonización en un plazo de 6 meses. (MURAS,1983)

<sup>159</sup> Recordemos las misiones de cartógrafos como Félix de Azara, enviados por la corona a delimitar sus posesiones en el Río de la Plata.

Este modelo, general para toda Argentina, se aplicará también en la provincia de Entre Ríos, que posee una geografía similar a la del Oriente del bajo Uruguay.

El territorio uruguayo, caracterizado por lomadas y surcado por abundantes cursos de agua, presenta dificultades para aplicar este modelo. Sus agrimensores están acostumbrados a trabajar teniendo en cuenta las particularidades del terreno.<sup>160</sup> En particular Burmester<sup>161</sup> establece dos críticas a las Prescripciones: el tamaño de la plaza, desproporcionada para los pequeños pueblos y, justamente, la extensión del trazado en cuadrícula a la zona agrícola, desconociendo la topografía y la distribución de aguadas a todos los predios. Otro argumento en contra lo esgrimen los fundadores privados, pero en este caso el centro de la crítica es la pérdida de superficie parcelable y vendible debido a la gran dotación de espacio público.<sup>162</sup>

El plan de colonización en Uruguay, que comienza a adquirir impulso a comienzos del siglo XX, se materializará con una ocupación del territorio diferente a la argentina.

Para enfrentar los problemas de la tierra, latifundio y desocupación rural, en las primeras décadas del siglo, Uruguay plantea un plan de colonización a través de la compra de tierras para su fraccionamiento en chacras y posterior venta a interesados a través del Banco Hipotecario. Está dirigido a las familias pobres de los ejidos de las ciudades. La colonización sigue acogiendo inmigrantes, pero también se realiza con pobladores locales. Pese a la política de apoyo a la agricultura, la superficie cultivada no llega a ocupar más de un 4 o 5% del territorio. (Nahum, 2002) En 1930 sólo han podido instalarse, en total, una docena de colonias agrícolas, con una superficie de 40.000 hectáreas y 3.500 colonos.<sup>163</sup>

En 1948 se crea el Instituto Nacional de Colonización, con la misión de superar el estancamiento rural provocado por el latifundio ganadero. Este Instituto compra y subdivide tierras. La colonización agraria tiene un nuevo empuje en el litoral del río

---

<sup>160</sup> Las características del territorio entrerriano en sus márgenes con el río Uruguay, similares a las de la Banda Oriental, hace necesaria la intervención de Agrimensores formados en Uruguay para resolver algunas mensuras. Garavaglia describe el procedimiento empleado por Ventura Orta, formado en Uruguay, para realizar la mensura de un terreno al norte de Concepción del Uruguay, sobre el río, especificando las dificultades del sitio. (Garavaglia, 2011, p54).

<sup>161</sup> Carlos Burmester, fue catedrático de la Universidad de la República. Su tratado sobre Agrimensura Legal de 1900, constituye un referente en la materia.

<sup>162</sup> El reglamento establecía plazas de 250 por 400 metros y calles de 20 metros de ancho.

<sup>163</sup> La crisis del 29 provoca en Uruguay la restricción de la inmigración para proteger el trabajo para los ciudadanos. Como se verá, al igual que en la Argentina, se desarrolla esa aptitud discriminadora hacia el inmigrante que antes fuera bienvenido.

Uruguay. A pesar de la resistencia de los ganaderos y grandes propietarios, se proyectan 20 colonias en el ámbito territorial de estudio.

Cambia el modelo con respecto al sugerido por Melitón González y también al materializado en las primeras colonias; Nuevo Berlín y San Javier. Las nuevas colonias tampoco siguen las prescripciones de la Ley de Centros Poblados, aprobada en 1946, en la que se establecían los Centros Poblados de Huertos como centros semi-rurales en predios mayores a 1 hectárea y menores a 5 hectáreas, en una extensión de hasta 100 hectáreas. No se formula la existencia de un centro poblado, aunque sí prevé la localización de servicios<sup>164</sup>, que no siempre se materializan ya que se utilizan los de los poblados cercanos.

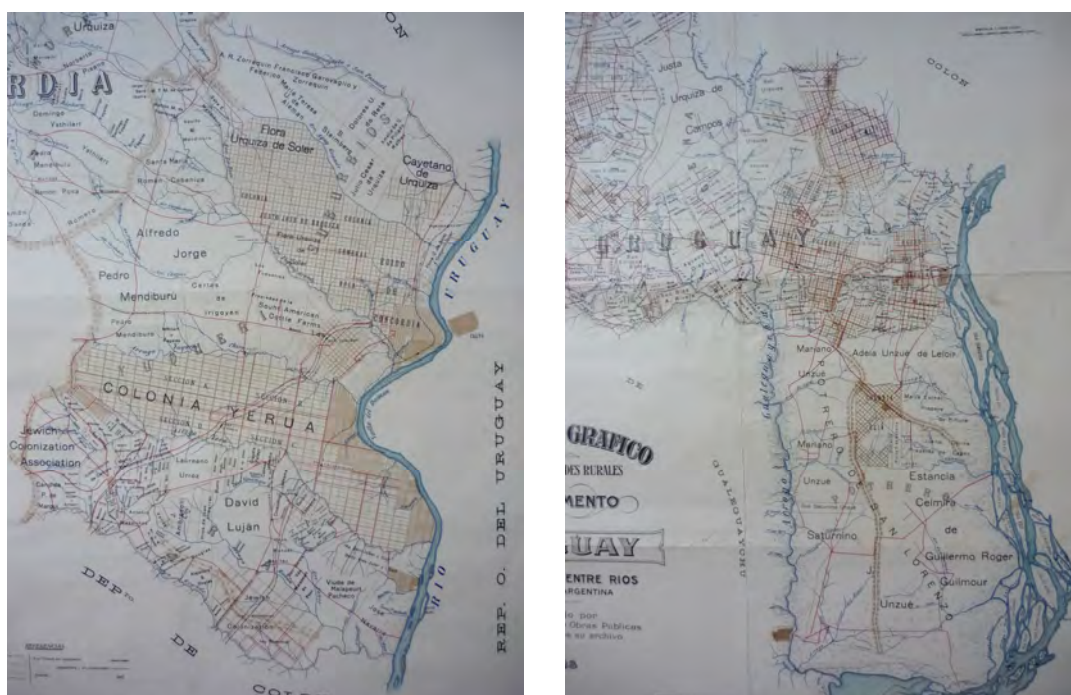


**Figura 97-Colonia 19 de Abril en los alrededores de Paysandú y Tomás Berreta en las proximidades de Fray Bentos**  
Fuente: Instituto Nacional de Colonización, Uruguay

<sup>164</sup> Ley 11029: Artículo 48.- Al proyectarse las colonias, se preverán los espacios necesarios para la instalación de los servicios de Interés colectivo: escuelas, cooperativas, plantas industriales, local para espectáculos públicos y reuniones, plazas de deportes, oficinas públicas, servicios sanitarios, viveros, silos, servicios de reproductores, parque forestal, etc.

Estas son parcelaciones rurales, pensadas en función del tipo de producción y de la instalación del colono en el predio.<sup>165</sup> Se adaptan a la topografía, colocando los caminos en las zonas altas a los que se enfrentan las parcelas, cuyos fondos están en zonas bajas, buscando el acceso al agua de cada una. A diferencia de las primeras colonias que tenían su puerto sobre el bajo Uruguay, éstas se colocan alejadas del río, vinculadas al sistema vial carretero y ferroviario, que las conecta con la capital, el principal mercado interno. La elección del predio para su implantación está supeditada a la aptitud del suelo y a la disponibilidad de terrenos por parte de las instituciones promotoras.

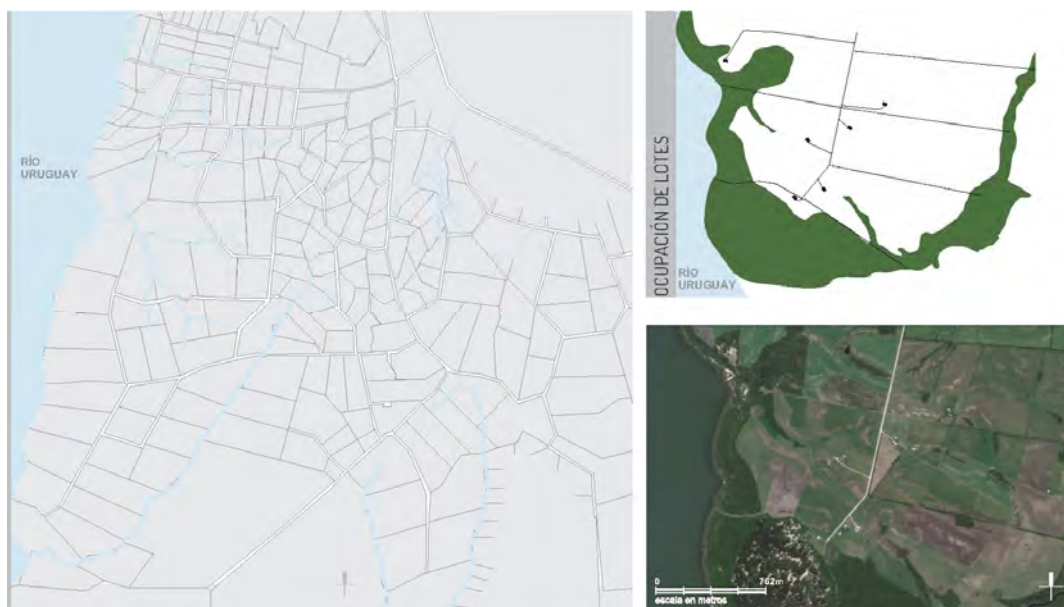
El trazado de las colonias agrícolas primero y agrarias después en Uruguay, se ajustará a la geografía del lugar, mientras que en Entre Ríos seguirá extendiéndose la malla de Avellaneda.



**Figura 98- Planos de los departamentos de Concordia y Uruguay en Entre Ríos, extensión de las colonias en 1928**

Fuente: Archivo Histórico Provincial de Entre Ríos

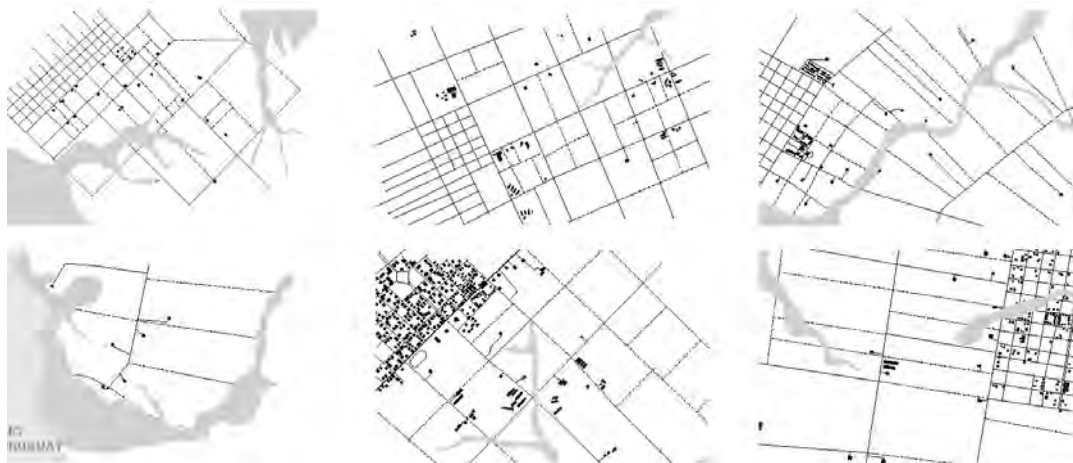
<sup>165</sup> La Ley 11029 clasifica las colonias según su destino en agrícola intensiva cuando se trate de cultivos hortícola, frutales, etc., o de terrenos ejidales o de regadío; agrícola extensiva, cuando se trate de la siembra de cereales oleaginosos, plantas forrajeras o industriales, etc.; Agropecuaria, cuando sea mixtas agrícola-ganadera, ganadera, cuando la producción sea pecuaria, agro industrial cuando se produzca materia prima para una industria establecida en la colonia o adyacencias y forestal cuando el terreno sea adecuado. Fija además la superficie de las colonias entre 25 y 1000 hectáreas.



**Figura 99-Colonia Tomás Berreta en la margen Oriental, parcelario rural**  
Fuente: Instituto Nacional de Colonización, imágenes Google Earth. Elaboración propia



**Figura 100- Colonia Yerúa en la margen Occidental, parcelario rural**  
Fuente: Archivo Histórico Provincial de Entre Ríos, imágenes Google Earth. Elaboración propia

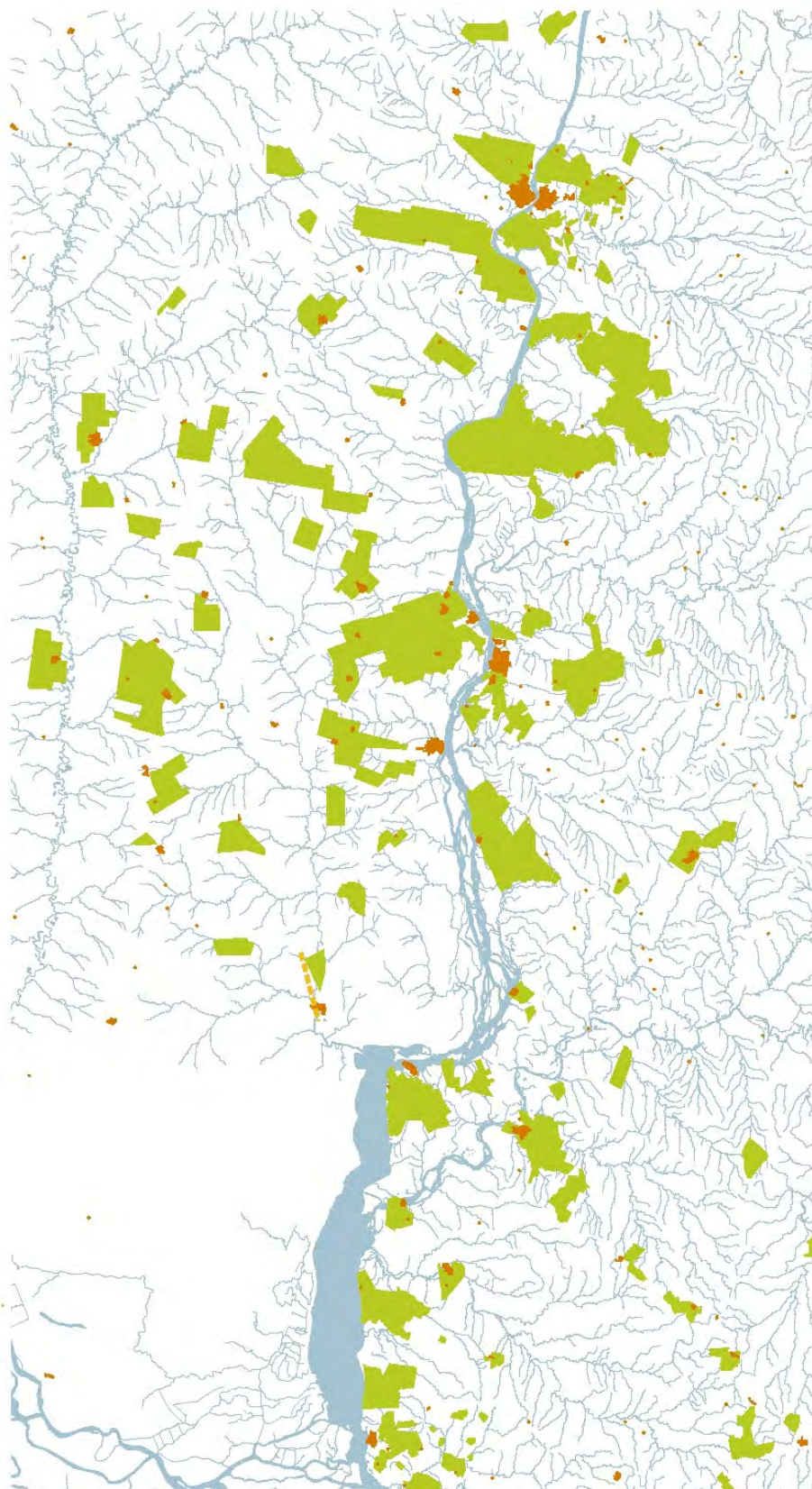


**Figura 101- El tejido de las colonias: Nuevo Berlín, San José, San Javier, Tomás Berreta, Villa Elisa, Yerúa**

Fuente: Archivo Histórico Provincial de Entre Ríos, imágenes google earth. Elaboración propia

A principios del siglo XX las ideas sobre la inmigración cambian en Argentina, planteando el problema de la identidad nacional, que intenta combatirse con la educación. El inmigrante empieza a ser visto como el posible factor de transformación hacia males sociales. Se establecen restricciones para su ingreso, cortándose así el flujo que origina las colonias<sup>166</sup>. En la margen argentina, en 1925 ya están instaladas la mayoría de las colonias en torno al bajo Uruguay, el modelo aplicado es la Ley Avellaneda, cuya cuadrícula se extiende estructurando el territorio. Al igual que en Uruguay, el sistema vial terrestre competirá con el fluvial como vía de salida de la producción de las mismas.

<sup>166</sup> En Argentina entre 1881 y 1890 llegaron aproximadamente 650.000 personas, pero en las décadas siguientes más de un millón y medio de personas cruzaron el océano rumbo al Río de la Plata, constituyó la masa de trabajadores del sector primario y secundario (trabajaron la tierra y en las fábricas). Hasta la década de 1920, la producción agrícola aumenta su rendimiento por la incorporación de la mecanización. En esta década, Argentina fue el primer exportador de maíz y el tercero de trigo. Entre 1930 y 1940 la inmigración de ultramar se desacelera, pero el desarrollo industrial provoca fuertes migraciones internas hacia las principales ciudades. Finalmente, en la segunda posguerra se produce la última oleada inmigratoria en la argentina causada por los efectos de la guerra en Europa. (Lobato y Suriano, 2000)



**Figura 102- Colonias en el bajo Uruguay.**

Fuentes: Archivo Provincial de Entre Ríos, INAC, imágenes Google Earth. Elaboración propia

### Del saladero al frigorífico

La exportación de cueros primero y de tasajo<sup>167</sup> posteriormente, conforma lo que constituye la Edad del Cuero, término acuñado por Sarmiento en Argentina, pero retomado por los historiadores de la región. Sin embargo es el desarrollo de la industria de la carne envasada y del frigorífico, posibilitado por la instalación de cámaras de frío y el traslado de la carne en embarcaciones frigoríficas a los países de destino, lo que provoca un cambio profundo en las formas de explotación y ocupación del suelo. En el primer caso, los estancieros se ven impulsados a mejorar razas y pasturas para aumentar el rendimiento y calidad de las carnes, provocando el cambio, ya mencionado, de la primitiva estancia cimarrona a la estancia-empresa. En el segundo caso se produce un incremento en la demanda de mano de obra especializada, que debe localizarse en las proximidades de los nuevos establecimientos industriales.



**Figura 103- Ruinas del saladero San Pedro de Guaviyú, sobre el río Uruguay, al Norte de Paysandú**

Foto de la autora

En el bajo río Uruguay hasta 1874 se siguen fundando saladeros que, en algunos casos, fabrican también carnes envasadas, lo que implica un cambio en las primitivas instalaciones. Santa Isabel, Nuevo Paysandú, San Pedro de Guaviyú y Richter de Mac Coll<sup>168</sup> en el departamento de Paysandú, La Conserva y La Caballada en Salto, Antonio Benítez en Pueblo Liebig, M'bopicuá<sup>169</sup> en Fray Bentos,

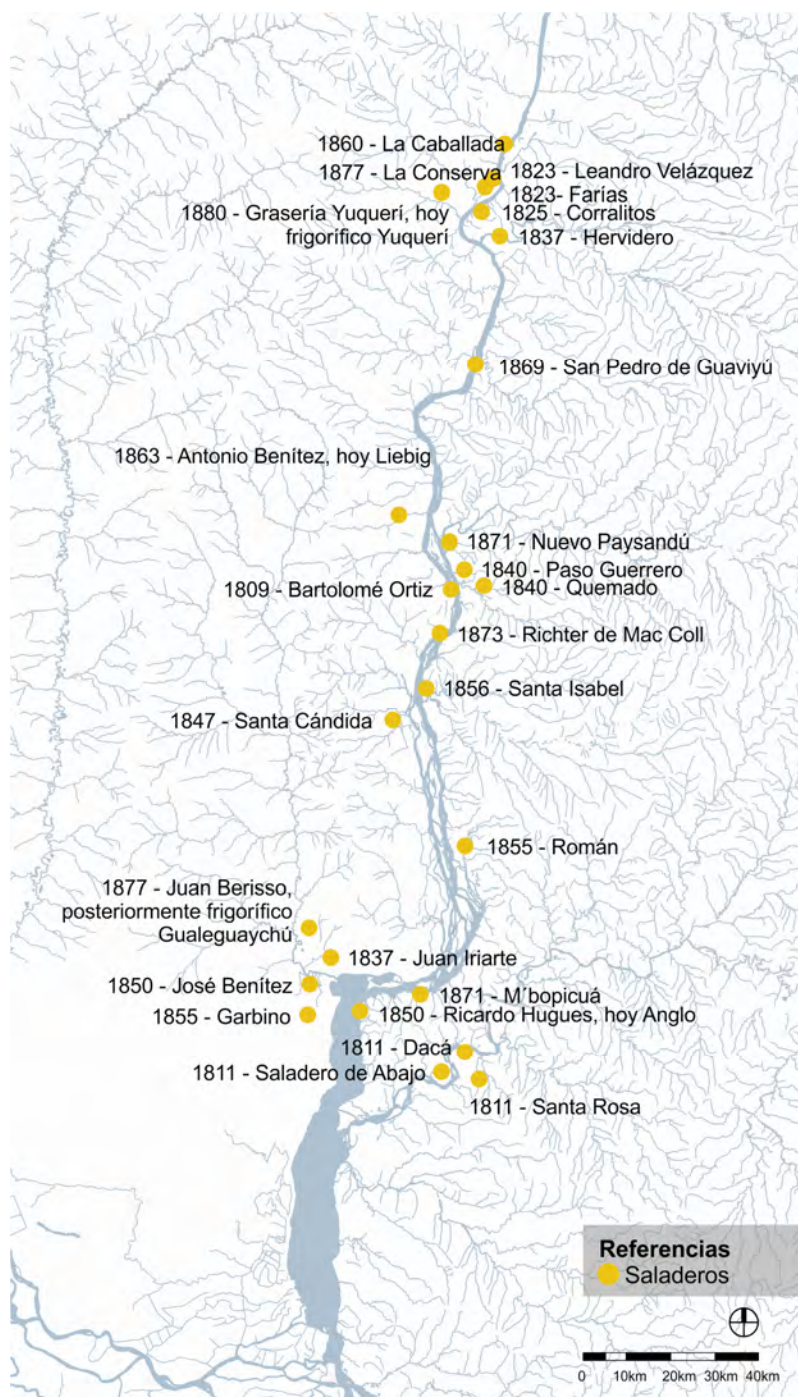
---

<sup>167</sup> Carne salada y secada.

<sup>168</sup> Sólo fabricaba lenguas en conserva para exportar a Inglaterra.

<sup>169</sup> En M'bopicuá, a pocos kilómetros del Fray Bentos, capitales ingleses instalan otra fábrica de carne enlatada que se inaugura en el año 1875. Esta es comprada por Liebig a los cuatro años de su funcionamiento y es desmantelada para eliminar su competencia. Esta fábrica comprendía un barrio de ranchos a orillas del río Uruguay en el que vivían los cuatrocientos o quinientos operarios de la fábrica. Hoy quedan parte de las edificaciones de la industria

Juan Berisso en Gualeguaychú, una grasería en Yuquerí y tres saladeros en Mercedes, están localizados en la margen del río Uruguay o del río Negro, a través del cual se accede al Bajo Uruguay.



**Figura 104-  
Localización de  
saladeros**

Fuentes: Boretto y  
Menanteau, Leonardo  
Gómez, trabajo de campo.  
Elaboración propia

que han sido invadidas por el monte ribereño, no ha permanecido nada de los ranchos, sólo una foto histórica que brinda testimonio de la época.

En 1864 la venta del tasajo se prohíbe en Inglaterra debido a sus dudosas condiciones bromatológicas. El químico alemán Justus von Liebig crea el extracto de carne como método de conservación, que es aplicado en la Liebig extract of Meat Company, instalada en Fray Bentos en 1865. (Baccino, Robles y Sorolla, 2007)<sup>170</sup>

En 1876 se construye el barco Le Frigorifique, que viaja desde el Havre a Buenos Aires, pasando por Montevideo, trasladando en sus bodegas carne congelada que llega en perfecto estado. Regresa al Havre llevando carnes uruguayas y argentinas con el mismo éxito. Otros barcos frigoríficos transportan las carnes de esta zona a los mercados europeos.

La presencia inglesa es muy fuerte en esta etapa, tanto en Argentina como en Uruguay. En 1882 la Argentina establece la exención de todo impuesto futuro a las carnes congeladas. Inmediatamente dos ingleses, George y Alfred Drabble, fundan en Londres la River Plate Fresh Meat Co. para la preparación y congelación de las carnes importadas desde Argentina. (Baccino, Robles y Sorolla, 2007) Hasta 1907, año en que se instala el primer frigorífico norteamericano, el monopolio de la producción y exportación de carnes en la Argentina está en manos de los ingleses. En Uruguay los primeros años no son tan exitosos, hay que esperar que las mejoras en la calidad del ganado criollo den sus frutos y se comiencen a producir carnes de mejor calidad.<sup>171</sup> En 1924 la fábrica de extracto de carne Liebig en Fray Bentos es vendida a una firma británica, cambiando el nombre por el de Frigorífico Anglo. Al igual que en Argentina, durante la primera guerra mundial el comercio de carnes estaba en manos de capitales ingleses y norteamericanos.

En el bajo río Uruguay se fundan el frigorífico Anglo en Fray Bentos, en las instalaciones del Liebig en 1924, el Liebig en el sitio que ocupó el viejo saladero Benítez al norte de Colón, Casas Blancas al Sur de Paysandú en la localización del Saladero Almagro, Gualaguaychú sobre el río del mismo nombre en la localización de los antiguos saladeros y Yuquerí en la



**Figura 105- Los cuatro pueblos industriales del bajo Uruguay**  
Elaboración propia

<sup>170</sup> En ese mismo año, Charles Tellier construye un sistema de compresión para generar frío en base a éteres vínicos que es mejorada permitiendo llegar a una temperatura de refrigeración de 0° y que es utilizada en los barcos frigoríficos. La generación de frío estaba siendo estudiada desde finales del siglo XVII. El trabajo de Tellier tiene los primeros antecedentes en los de Faraday de 1823 quien descubre la posibilidad de producción mecánica de frío por procesos basados en las propiedades de los gases al evaporarse.

<sup>171</sup> Recién en 1903, capitales nacionales fundan La Frigorífica Uruguay S.A., en el entorno de Montevideo. En 1911 es adquirido por capitales anglo-argentinos. Son capitales norteamericanos quienes fundan el segundo frigorífico que comienza a funcionar también en Montevideo.

localización de la antigua grasería. En la estancia Mauá, en Mercedes, se instala también un frigorífico que fracasa en su intento de conservar la carne con hielo seco producido en el mismo establecimiento. Cuatro de estas iniciativas: Yuquerí, Liebig, Anglo y Casas Blancas conforman unidades productivas que comprenden las instalaciones industriales, viviendas para los técnicos y trabajadores y equipamientos, que son desarrolladas con un proyecto integral, como centros autónomos, a pesar de su proximidad con algún centro urbano existente. Su trazado y el tipo de construcciones no responden a la cuadrícula ordenadora hispana o a las viviendas de la zona, sino al modelo de las Company Towns europeas o norteamericanas que gira en torno a la producción, organizando la sociedad en el territorio, en una ciudad alternativa a la tradicional. Daireaux describe a Fray Bentos como el “pays Anglais” (Daireaux, 1886, p. 206) debido al frigorífico y su barrio. “Du port, une route carrossable nous conduit à l'entrée de la fabrique: nous passons d'abord devant le joli cottage du directeur. Sur le perrou, tapissé de plantes qui lui font une épaisse véranda, nous saluons une élégante Anglaise, car ici nous sommes en pays anglais”. (Daireaux, 1886, p. 206). Describe además detalladamente todo el proceso de fabricación desde la entrada del ganado a la planta<sup>172</sup>. L'Argentine Moderne de Koebel, del año 1908 da cuenta del interés de las márgenes del Uruguay, bordeadas de saladeros, destaca la presencia de Liebig en Fray Bentos al que llama “le plus grand marché de nourriture du monde” (Koebel 1908, p. 248) y describe la rutina de la producción de esta fábrica. Por primera vez aparece mencionada la presencia de la fábrica en Entre Ríos, al norte de Colón que promete rivalizar con Fray Bentos en belleza e importancia.



**Figura 106- Pueblo Anglo en Fray Bentos**

Foto del Servicio de Medios Audiovisuales de la Facultad de Arquitectura

<sup>172</sup> En general es bastante detallista en la descripción de los procesos de producción de la zona, en particular el yerbatero y el frigorífico.

En los cuatro casos la fábrica se localiza sobre el río, directamente vinculada a su puerto por el que sale la producción y, a la vez, vinculada al camino de tropas por donde llega el ganado y a la zona de corrales en los cuales espera su turno para ser procesado. El pueblo organiza la vivienda de los trabajadores (barracas para solteros y pequeñas viviendas para las familias), los técnicos y gerentes y el director o propietario del establecimiento. Cuenta además con equipamiento y servicios para el abastecimiento, educación y recreación de obreros y técnicos.



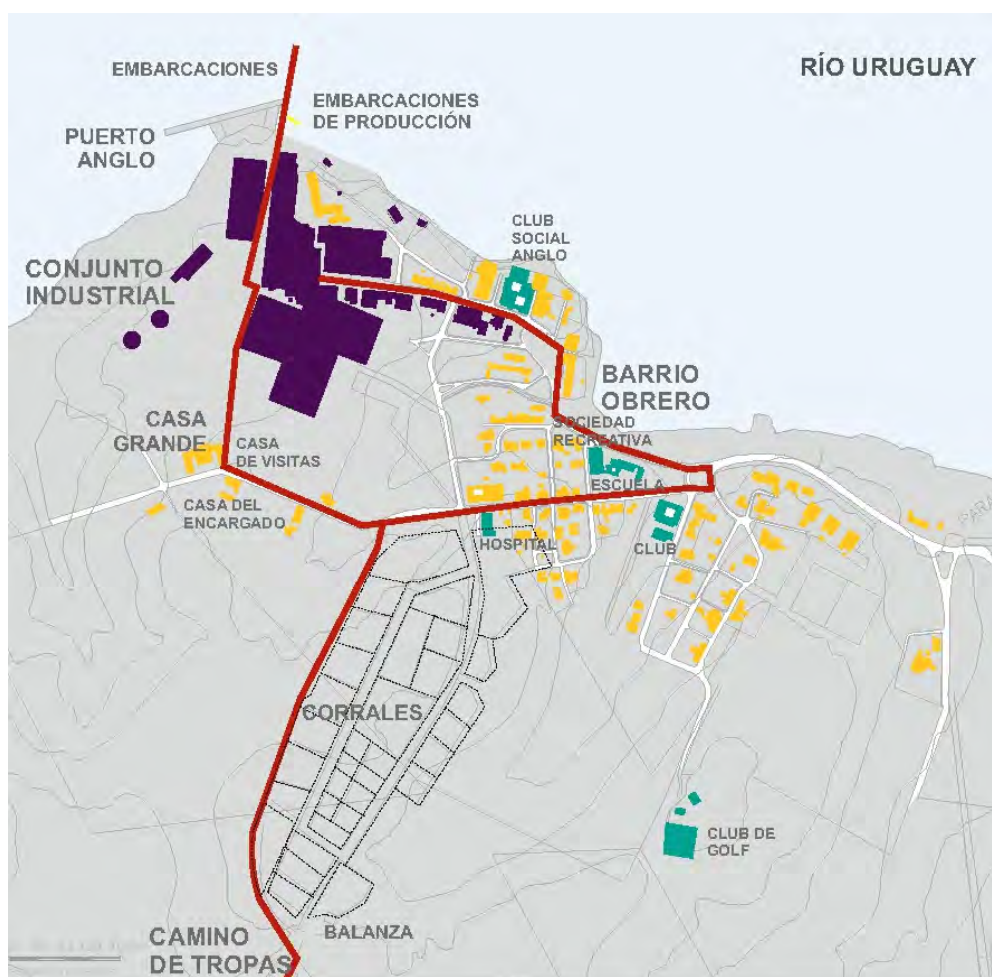
**Figura 107- Fábrica M'Bopicuá en 1875, instalaciones de la fábrica y viviendas a orillas del río Uruguay**

Imágen del Servicio de Medios Audiovisuales de la Facultad de Arquitectura

El otro ejemplo, como ya se ha mencionado, lo constituye la fábrica M'Bopicuá, pero en este caso el asentamiento de los trabajadores en la cercanía de la fábrica tiene la modalidad de un “rancherío” espontáneo, del que hoy apenas quedan vestigios.

En todos los casos esta actividad está estrechamente vinculada al río, por donde se saca la producción y por el que, muchas veces, llega ganado para la faena desde la vecina orilla a través de los pasos que permiten atravesarlo. Daireaux informa que la provincia de Entre Ríos abastece de ganado a los saladeros ubicados en Salto. (Daireaux, 1886)





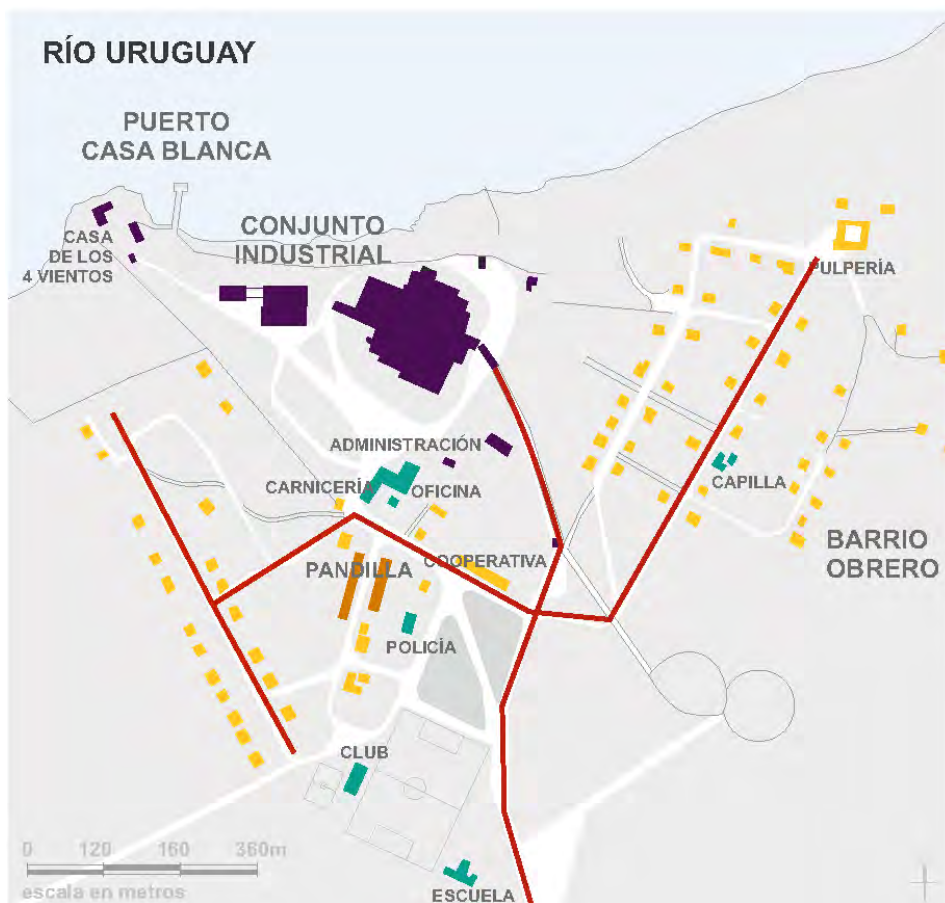
**Figura 109- Pueblo Anglo, conjunto industrial, viviendas y edificios singulares (vivienda del gerente y Club Social)**

Originalmente dos ejes Este-Oeste organizan las viviendas del personal de mayor jerarquía y las separa de los corrales y estructuran el crecimiento y conectan los barrios del pueblo con la fábrica. Un tercer eje estructura el desarrollo de la fábrica.

Se separan las viviendas y servicios por jerarquías. Las viviendas de técnicos y gerentes son exentas, de una o dos plantas y con fuerte simetría, mientras que las de los obreros presentan varios tipos: exentas, pareadas, o en tiras, según la jerarquía y función. Las paredes son de mampostería de ladrillo y las cubiertas de teja o chapa de zinc, según la etapa de su construcción. Tienen galerías cubiertas y las áreas de servicios y aseos están fuera de la vivienda, como fue usual. Las viviendas de los obreros solteros, llamadas la pandilla, habitaciones alineadas, separadas por sexos y localizadas en el camino Norte-Sur que une los dos ejes principales entre los corrales y el pueblo fueron demolidas en la década del 70.

Fuente: Dossier para la creación de la Comisión de Gestión de SPIA, DINOT\_IMRN, 2008, trabajo de campo. Elaboración propia.





**Figura 110- Pueblo Casa Blanca, conjunto industrial, viviendas y edificios singulares (pulpería y detalle de la iglesia).**

El pueblo de estructura en dos sectores, ubicados a ambos lados de la fábrica y separados por el camino de tropa. La casa del dueño se ubica en un enclave privilegiado, junto al río y sobre la barranca, dominando el pueblo. Los barrios se organizan en tres ejes que confluyen en la fábrica: sobre dos de ellos se desarrollan los barrios, equipamientos y servicios y un tercero canaliza el ingreso del ganado desde el camino de tropa. Al igual que en el barrio Anglo, este camino de ingreso del ganado o “manga”, separa dos barrios aunque en este caso no hay una diferenciación clara en jerarquía y tipos arquitectónicos: viviendas individuales y colectivas para obreros sin familia, las que se denominan “la Pandilla”, en el sector suroeste.

Todas las construcciones son de mampostería portante, con cubiertas de tejas francesas sobre estructura de tirantes y alfajías de madera. En muchos casos las tejas originales se han sustituido por chapas de zinc. Fuente: Trabajo práctico del curso de Arquitectura Nacional, Farq-UdelaR, Regional Norte. Año 2009. Docentes: Walter Castelli, Ana Grasso; archivo personal de Loïc Menanteau, trabajo de campo. Elaboración propia.





**Figura 111- Pueblo Liebig, conjunto industrial, viviendas y edificios singulares (el pueblito, la hilera y la biblioteca)**

Su estructura se apoya en tres ejes que confluyen en la fábrica: sobre dos de ellos se desarrollan los barrios, equipamientos y servicios y un tercero canaliza el ingreso del ganado desde el camino de tropa. Al igual que en el barrio Anglo, este camino de ingreso del ganado o “manga”, separa dos barrios con diferente jerarquía y tipos arquitectónicos:

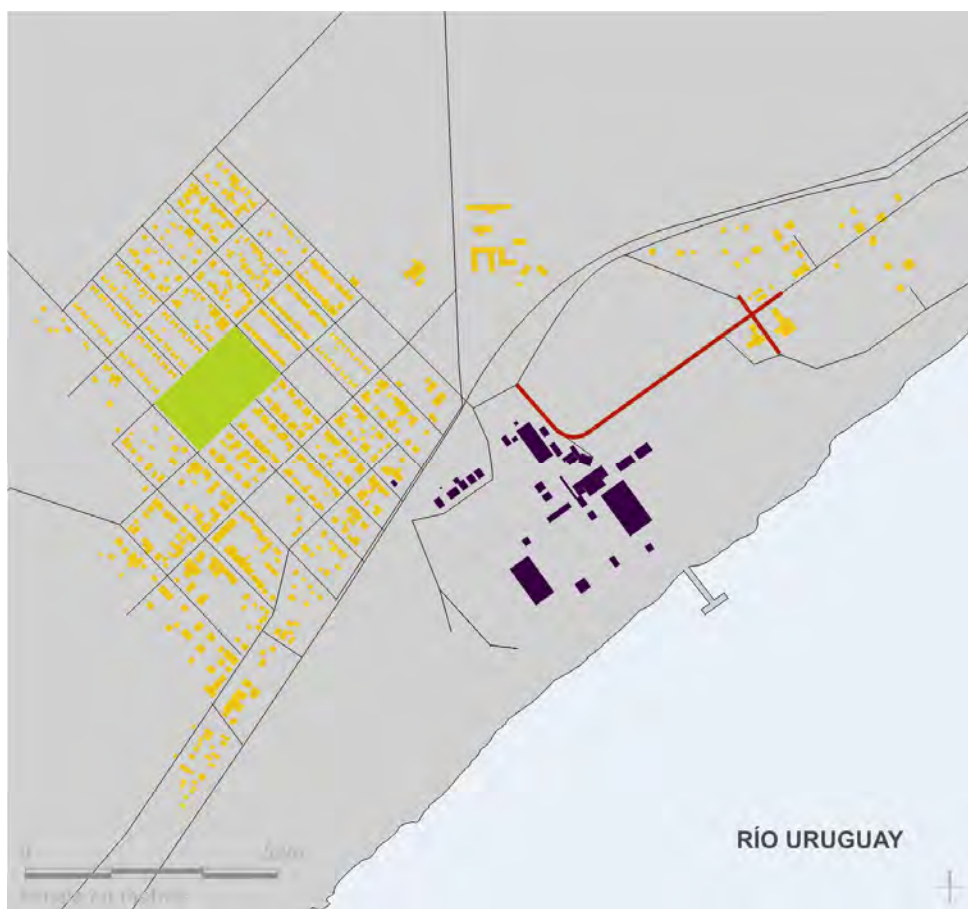
El barrio “El Pueblito” en el que residen capataces, obreros y administrativos y en el que se localiza la escuela, el comercio y el club social. Próximo a la fábrica se localiza “La Soltería” donde residen los obreros sin familia. Un zaguán comunica a una galería desde la que se accede a las habitaciones.,

El barrio “La Hilera” donde residen los jefes y personal de mayor jerarquía. Este último en una zona alta, con vistas al río, a lo largo de una calle arbolada en la que se suceden los “chalets” con sus jardines.

Las construcciones son en mampostería de ladrillo, con estructuras de hierro y cubiertas de chapas de zinc.

Fuente: El Patrimonio Cultural de los Entrerianos, Subsecretaría de Cultura y Prensa de Entre Ríos, Arq. Adriana Ortega, Entre Ríos, trabajo de campo de la autora. Elaboración Propia.





**Figura 112- Pueblo Yuquerí, conjunto industrial, viviendas y barrio nuevo**

En este caso la instalación industrial da origen a dos modalidades de asentamiento de sus trabajadores: un pequeño grupo de casas, a imagen de los pueblos industriales de Anglo, Casa Blanca y Liebig albergó los primeros empleados, conectado con la fábrica a través del monte, y el barrio Benito Legerén, que surge como asentamiento de trabajadores en torno al frigorífico en la década del 30, cuando llega el ferrocarril a la Estación Yuquerí. En ese entonces el frigorífico faenaba diariamente alrededor de 800 vacunos. A principio de 1980 el frigorífico cesa su actividad, aunque en la actualidad algunas instalaciones se han reconvertido para su uso. El barrio conserva su identidad ya que gran parte de sus habitantes descienden de los originales obreros, aunque su patrimonio industrial y arquitectónico (el original caserío de obreros) se encuentra en avanzado estado de deterioro.

Fuente: [www.frigorificoyuquery.com](http://www.frigorificoyuquery.com), (consulta abril 2012) , recortes de prensa local, trabajo de campo. Elaboración Propia.



Es ésta la imagen con la que el bajo Uruguay se proyecta al mundo, la producción de sus frigoríficos llega a diversos destinos en América y Europa, embarcada directamente en los puertos de los mismos.

### **El desarrollo industrial, auge y fin de los frigoríficos**

A finales del siglo XIX en Argentina la rama industrial más importante es la alimentación (molinos harineros, saladeros, ingenios azucareros, cerveza, aceites, fideos, chocolate, yerba, manteca) a la que sigue en importancia la industria del vestido y los aserraderos, fábricas de cal, ladrillos y tejas y pequeños talleres mecánicos. En la primera Guerra Mundial se produce el crecimiento de algunas industrias con concentración de capitales y mano de obra. Los frigoríficos son la expresión de este crecimiento industrial. En principio en manos inglesas y argentinas, a comienzos de siglo XX incorporan capitales norteamericanos que sustituyen, en parte, a los capitales nacionales<sup>173</sup>. Durante la guerra se incrementa hasta duplicar la matanza de vacunos para la fabricación de carnes enlatadas para abastecer a los ejércitos. En este período la ganadería bovina se mejora y se generaliza el cambio de carne congelada a enfriada, con aumento en las exportaciones.

En la década del 70 la demanda internacional de granos y aceites, fundamentalmente de países socialistas, provoca un gran crecimiento en la producción total de granos. Sin embargo la industria frigorífica decae por la falta de adecuación a las nuevas demandas del mercado en cuanto a cortes y productos enlatados.

Al igual que en Argentina, en Uruguay el primer tercio de siglo se caracteriza por un crecimiento basado fundamentalmente en la industria de la carne, lanas y cueros, cuya demanda crece en la primera guerra.<sup>174</sup> La finalización de la primera guerra desencadena una profunda crisis provocada por la suspensión de las exportaciones

---

<sup>173</sup> Los capitales europeos y norteamericanos invierten también en industrias no tradicionales. Se instalan plantas de montaje y armado a partir de la importación de algunos componentes y de la manufactura local de otros. En la década del 20 la Burroughs y Chrysler, General Motors, IBM, RCA Víctor, Goodyear, Cinzano, Fiat, Nestlé y Pirelli son algunas de las empresas instaladas. Esta tendencia se mantiene hasta la finalización de la segunda guerra. En 1974 la región mesopotámica en la que se encuentra Entre Ríos, ocupaba el quinto lugar de las ocho regiones argentinas, incluyendo la capital, en cantidad de establecimientos industriales instalados. (Lobato y Suriano, 2000)

<sup>174</sup> Uruguay no tiene desarrollo industrial significativo en otros rubros, y tampoco tiene petróleo a diferencia de Argentina, lo que lo hace depender de las importaciones de combustibles y maquinarias para abastecer y responder a la tecnificación creciente de la producción. La agricultura tiene muy poco desarrollo y se concentra fundamentalmente en

de carnes a los países en guerra y por el encarecimiento de las importaciones por las políticas de defensa de su propia producción en estos países. La carne enfriada sustituye a la congelada y en 1923 el Liebig de Fray Bentos se suma a los frigoríficos que, hasta entonces, se habían instalado en torno a Montevideo. La segunda Guerra Mundial y luego la guerra de Corea entre 1950 y 1953, presentan un nuevo escenario de desarrollo económico e industrial por demanda de productos uruguayos.

Se rompe el monopolio de Montevideo para la instalación industrial y Paysandú se convierte en el emporio industrial del interior (Nahum, 2002). También se instalan industrias en Salto.

A mediados del siglo XX, los frigoríficos en ambas márgenes del bajo Uruguay alcanzan su máximo desarrollo. A partir de los años sesenta, con el fin de la guerra de Corea, comienza una crisis económica que se va profundizando año a año. Se corta la exportación, cierran fábricas y frigoríficos. El Anglo cesará su actividad en 1979, el Liebig de Colón persiste en manos nacionales hasta 1997, año en el que cierra, el frigorífico Gualeguaychú dejará de producir en 1986 y el Yuquerí en 1980.



**Figura 113-Frigoríficos Anglo en Fray Bentos y Liebig en Colón**  
**Imagen actual**

Fotos Servicio de Medios Audiovisuales de la Facultad de Arquitectura y Loïc Menanteau

El único que se mantiene activo hasta hoy es Casas Blancas el que saca su producción por transporte terrestre. Al igual que en su momento sucedió con los saladeros, estas grandes instalaciones y sus puertos pasan a ser mudos testigos de una época en que el bajo Uruguay llevaba la región al mundo.

---

torno a Montevideo donde está el principal mercado interno y el principal puerto por el que puede salir la producción.

## **Cambios en las comunicaciones**

### **La estructura vial terrestre se consolida definitivamente**

Otro de los impactos sobre el territorio se produce con la definitiva **consolidación del sistema vial terrestre**. En Uruguay, finalizada la Guerra Grande y con la Paz de Octubre, se produce un aumento en la producción y una mayor necesidad de comunicación interna. En Argentina, a partir de 1880 Buenos Aires se federaliza y con el gobierno del General Roca se inicia un periodo de reconocimiento al Estado Nacional y de paz que permite la libre circulación por los territorios. Los caminos compiten con el río como medio de comunicación en el bajo Uruguay. La obra pública, incluida la vial, queda en manos de la iniciativa privada, siendo el Estado quien la adjudica y supervisa su ejecución.<sup>175</sup> Este proceso se consolida en el último tercio del siglo XIX por la aprobación de varias leyes viales y de las leyes del ferrocarril de 1884 a 1889, que refuerzan la centralidad de Montevideo y la competencia con la navegación del río Uruguay.

En Argentina, durante la presidencia de Urquiza (1854-1860), se organiza un sistema de postas y caminos para asegurar las comunicaciones, además de otras medidas como abolir las aduanas interiores y los derechos de tránsito.<sup>176</sup> En el litoral argentino los caminos unen las localidades de Entre Ríos, comunicándose con la capital Buenos Aires a través de la ciudad de Rosario.

A finales del siglo XIX se empiezan a construir puentes que mejoran la accesibilidad y el vínculo con las ciudades capitales, consolidando a la circulación terrestre como alternativa a la navegación.

**El ferrocarril** constituye un potente estructurador del territorio. En 1857 se pone en marcha la política ferroviaria en Argentina y en 1884 en Uruguay.<sup>177</sup> El ferrocarril llega a Paysandú en 1890. (Barrachini, 1978)

---

<sup>175</sup> La primera ley de vialidad uruguaya es la Ley de Deslinde<sup>175</sup> de 1865 que establece el trazado de los caminos y una serie de disposiciones técnicas para su construcción incluyendo su clasificación en caminos nacionales, departamentales y vecinales y fijando su ancho en 43, 26 y 17 metros (el 24 de febrero de ese año se aprueba la Ley de abolición de uso de pasaporte para circular por el territorio uruguayo). El concepto de libre circulación, refrendado en la época colonial por la Reválida de la Ley 2da, Título 17, Libro IV de Indias, promulgada en 1840 deja de ser válido en la medida en que se consolida el sistema vial en el que se deslinda la propiedad privada de la propiedad del estado para el uso comunitario de la circulación.

<sup>176</sup> Debe tenerse presente que en Argentina aún existían caminos muy peligrosos por la presencia de indios hostiles. La primer Ley de Caminos en Argentina, es posterior a la creación del Ministerio de Obras Publicas en 1898, en la segunda presidencia de Roca, Ley 4301 del 26 de enero de 1904.

<sup>177</sup> La estructuración general del territorio uruguayo 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 sistema ferroviario. Ambos son sistemas radiales similares que convergen en Montevideo. El primer proyecto de transporte ferrocarrilero fue del inglés John Halton

En Argentina, la política de desarrollo del ferrocarril antecede a la ley de vialidad terrestre. En 1857 se inaugura el Ferrocarril del Oeste en la entonces independiente Provincia de Buenos Aires.

Se van sumando nuevos tramos que unen las principales ciudades y llega al litoral del río Uruguay en 1895, uniendo Concepción del Uruguay con Paraná y Concordia con Paso de los Libres. Estos tramos no tienen continuidad hasta Buenos Aires ya que el territorio dificulta el cruce del Paraná y su delta. En el caso argentino, la traza ferroviaria es muchas veces acompañada de la reserva de tierras para la colonización agrícola. En Entre Ríos, en 1885, por la Ley 1288 se declara de utilidad pública la expropiación de “una legua cuadrada de campo a cada costado de la vía del Ferrocarril Central Entrerriano, para ser colonizada en los puntos designados para las estaciones intermedias.”(Ley 1288, art. 1)

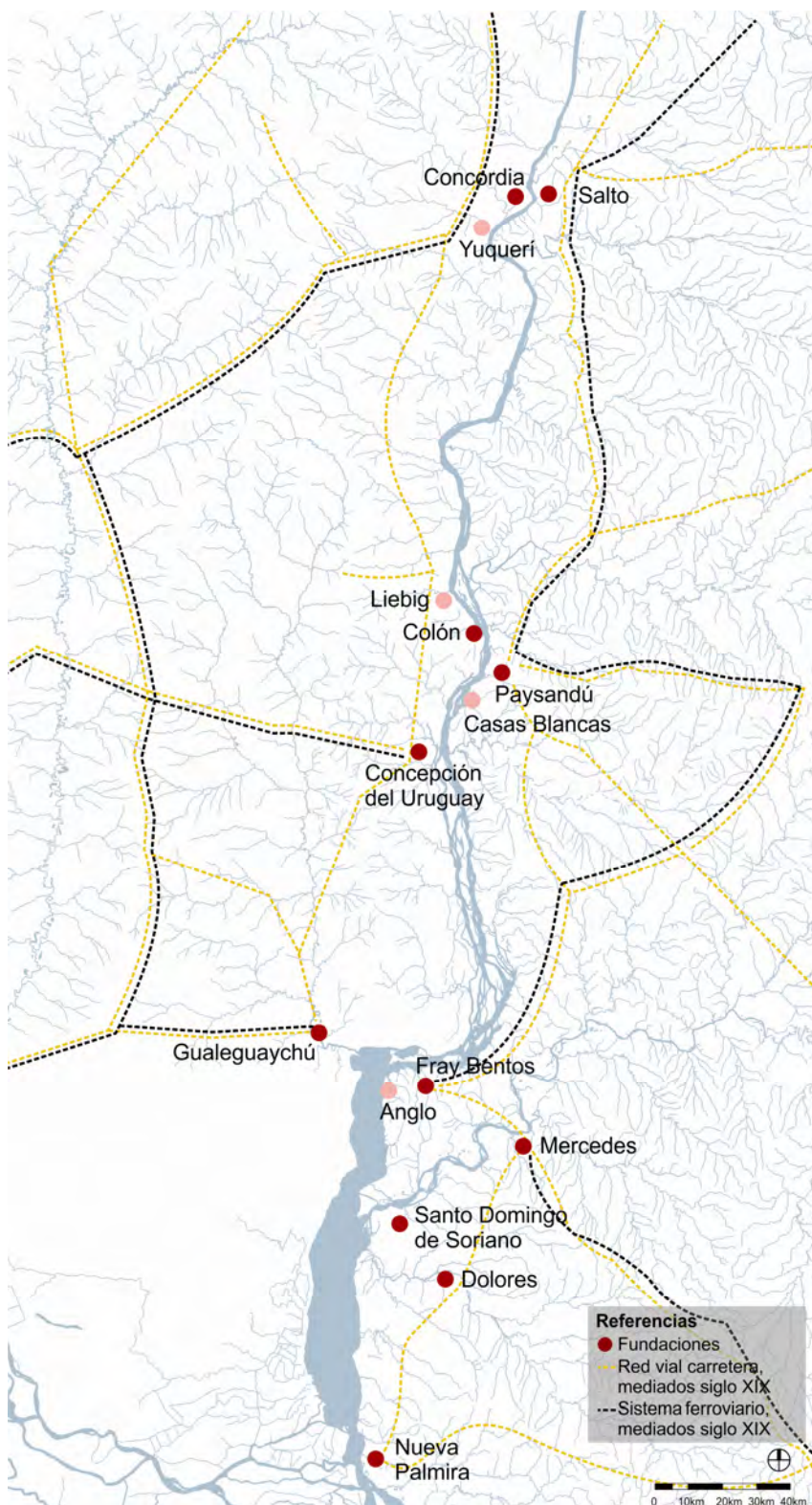
En Uruguay, la consolidación del sistema de transporte terrestre, tanto por ferrocarril como carretero, refuerza la tensión generada por la ciudad de Montevideo, con la que el sistema terrestre permite una conexión directa. En Argentina, la presencia de la vasta extensión del delta del Paraná, no permite esta conexión, obligando a realizar desvíos, buscando alternativas en las proximidades del río Paraná. Si bien en ambos casos se instala la competencia con el uso del bajo Uruguay como camino de agua, hasta entrado el siglo XX se desarrolla una intensa navegación que traslada personas y mercancías.

El tercer elemento importante en la estructuración del territorio en cuanto a las comunicaciones, es la incorporación del barco a vapor que significa un gran cambio en las **comunicaciones marítimas y fluviales**. Desde comienzos del siglo XIX, el bajo Uruguay canaliza una intensa navegación, que incluye a los puertos sobre sus afluentes navegables. En las crónicas de su viaje por el río, Arsene Isabelle describe: “se realiza un comercio de cabotaje muy activo sobre el Río Negro, tanto con Buenos Aires como con Montevideo” (Isabelle 1835, p.155). En el mismo relato describe como el río también canaliza el comercio del caserío de Gualeguaychú, que es casi tan activo como el de la Bajada (hoy ciudad de Paraná)<sup>178</sup>.

---

Buiggeln en 1860 en el que proponía unir Montevideo con Villa Unión. No prosperó. En 1866 el Gobierno otorga a Senén Rodríguez la concesión ferrocarrilera para unir Montevideo con Durazno, al principio funda una empresa de capitales uruguayos, la “Ferrocarril Central del Uruguay” pero cuando la línea llega a Canelones, en 1872 los capitales ferrocarrileros han comenzado su proceso de desnacionalización, y en 1876 se forma la empresa “The Central Uruguay Railway Ltd.” Una serie de leyes entre 1884 y 1889 regirán el proceso de construcción de la red ferroviaria uruguaya. (Barrachini, 1978)

<sup>178</sup> Contemporáneo a Darwin en su estancia en el Río de la Plata, el francés Arsène Isabelle describe su “Viaje a la Argentina, Uruguay y Brasil” realizado entre 1830 y 1834 en el que lleva un diario de viaje de su recorrido, aguas arriba del río Uruguay.



**Figura 114-Sistema vial y ferroviario a mediados del siglo**

Fuente: Barrachini, Lobato y Suriano, Musso, Alvarez Lenzi. Elaboración propia

Los puertos deben adaptarse a partir de mediados del siglo XIX, cuando el transporte fluvial se convierte en un sistema más ventajoso que el de los veleros. Menanteau sistematiza las principales fases de la navegación del río Uruguay desde 1858 a 1919.<sup>179</sup> Desde 1859 hasta 1917 identifica nueve compañías de navegación que operan sobre el bajo Uruguay, uniendo puertos de ambas márgenes, transportando pasajeros y cargas. (Menanteau, 2005)

La navegación por el río Uruguay, por donde salen los productos de ambos márgenes se intensifica. Es significativo que es La Salteña, una empresa del litoral del río Uruguay, establece el primer transporte fluvial con regularidad y continuidad. También es significativo que esta empresa, con sede en la ciudad de Salto, esté integrada por capitales locales, entre los que participan mayoritariamente entrerrianos y uruguayos.<sup>180</sup> No es casual que sus vapores Salto y Montevideo, traídos de Inglaterra, sean prestados al Gobernador de Entre Ríos, Urquiza, en su enfrentamiento con la ciudad de Buenos Aires.

En 1860 realiza cuatro viajes semanales entre Salto y Montevideo, uniendo los puertos de ambas márgenes del bajo Uruguay, con escalas en Concordia, Concepción del Uruguay, Fray Bentos y Nueva Palmira. En 1862 establece los astilleros en la ciudad de Salto y tres años después se bota el primer barco fabricado en ellos. La empresa va cambiando de nombre y propietarios, pero lo importante es, que en 1888, lleva a cabo viajes fijos desde Montevideo o Buenos Aires a las ciudades de Salto, Concordia, Asunción y sus escalas, trasladando pasajeros y carga. Hasta finales del siglo XIX, las sucesivas empresas salteñas navegaron diariamente por el Uruguay. “Desde 1915 hasta 1935, el puerto de Salto vivió su mayor movimiento. Diariamente entraban 3 o 4 veleros y buques a vapor con carga completa de mercadería.” (Moyano, et al, 2002, p. 68) En el relato de los Mulhall<sup>181</sup>, Salto se describe como el centro del tráfico con Río Grande, con más de cincuenta barcos de pasajeros, carga y remolcadores, dando cuenta de la importancia de los puertos y la navegación en el río. Pocos años después se establecen astilleros en Paysandú.

Por los puertos del bajo Uruguay se traslada la mayor parte de la producción del litoral noroeste uruguayo, de la Mesopotamia argentina y también del alto Uruguay y parte de Río Grande do Sul. (Doderó, 1961) Además de los once puertos de las

---

<sup>179</sup> Coincide con Barrachini (1978) en la identificación de los nombres de Saturnino Rives y Nicolás Mihanovich como personajes clave en este desarrollo. Ambos serán los principales empresarios en el desarrollo de las compañías de navegación y en la instalación de astilleros en el bajo Uruguay.

<sup>180</sup> Se incorpora además a la misma el galés Williams, que fuera Gobernador de las Islas Malvinas y que acaba estableciéndose en Salto con su familia.

<sup>181</sup> Mulhall y Mulhall, 1869.

diferentes ciudades, existen otros tantos embarcaderos por los que los saladeros y frigoríficos sacan su producción a Montevideo y Buenos Aires.<sup>182</sup> En el muelle de la entonces Fábrica Liebig, establecida próxima a Fray Bentos, y en el saladero de Colón, operan directamente buques de ultramar. Otros embarcaderos menores, como Yerúa, despachan la producción de la zona. Los puertos que no admiten la llegada de barcos de mayor calado son atendidos por navegación de cabotaje que opera en la rada de Fray Bentos para el puerto de Gualeguaychú y en la desembocadura del río Negro para los puertos de Mercedes, Soriano y Dolores. Este sistema garantiza, además, la comunicación con los puertos de Salto y Concordia cuando las bajantes del río dificultaban la navegación.

Además del transporte de mercancías se ha establecido, desde mediados del siglo XIX, un fluido tránsito de pasajeros en vapores cada vez más confortables y lujosos. Los hermanos Mulhall describen así la situación: "The scenery of the Uruguay (se refiere al río) is the finest in these countries, and there is almost daily communication between Buenos Ayres and Salto: the steamers are elegant and commodious, and make the trip in 36 hours" (Mulhall y Mulhall, 1869, p. 87)<sup>183</sup>

Otra descripción que da cuenta del panorama del bajo Uruguay unos años más tarde la brinda Daireaux: "Le río Uruguay, si majestueux au-dessus du Salto et qui offre le spectacle, que ne présente jamais le Paraná, d'un fleuve aux grandes proportions, aux eaux profondes et rapides, sillonné de steamers et de voiliers d'outre mer et dont les deux rives sont visibles à la fois, est, à cette hauteur, plus étroit et semble partout facile à passer ». (Daireaux 1886, p. 204)<sup>184</sup>

Fernández Moyano relata su experiencia de viajero frecuente entre Salto y Buenos Aires, donde se traslada anualmente con su familia. Hasta los años 30 el vapor sale de Salto y va tocando todos los puertos de ambas márgenes, recogiendo mercancías y pasajeros (incluso se detiene en el río para recoger los provenientes

---

<sup>182</sup> "Lo que se transporta de bajada son principalmente frutos del país: lanas, cueros secos y productos y subproductos de saladeros y frigoríficos, carnes envasadas, sebos, huesos; cereales, semillas oleaginosas, aceites, harinas de trigo y subproductos del molino, arroz y cargas perecederas: huevos, aves, frutas-principalmente citrus-, desde puertos y estaciones de origen por ferrocarril o camiones..."(Doderó,1961,pg 135-136)

<sup>183</sup> Los hermanos Eduard y Michael Mulhall. No fueron viajeros eventuales a estos territorios, sino hijos de inmigrantes irlandeses que llegaron desde Dublin a instalarse en Argentina a mediados del siglo XIX. Se afincaron en Zárate y se dedicaron a la cría de ovinos. Los hermanos decidieron dejar la granja para dedicarse al periodismo en 1860, fundando "The Standard" en Buenos Aires que siguió editándose hasta 1959. Publicaron además cuatro ediciones de Handbook of the River Plate Republics, la primera de ellas en 1863.

<sup>184</sup> Estos son los relatos de otro habitante del Plata, no un viajero ocasional ya que, nacido en Río de Janeiro, su familia regresa a Francia desde donde viene a Buenos Aires en 1867. Allí finalmente se instala y ejerce como abogado. Periodista y viajero, escribe varios libros sobre el río de la Plata. Si bien Voyage a La Plata, trois mois de vacances, no es su obra fundamental, las descripciones que realiza del bajo río Uruguay resultan de mucho interés.

de los puertos de los afluentes a los cuales se llega en embarcaciones de menor calado). Luego sólo hace escalas en los puertos entrerrianos, debiendo cruzar desde Salto a Concordia en un remolcador, lo que su familia hace frecuentemente para visitarse unos a otros ya que están establecidos en ambas márgenes del río. El viaje comienza por la mañana, en Salto, y se llega a la mañana siguiente a Buenos Aires. Es relatado como una experiencia placentera, en la que los pasajeros disfrutaban de comidas, meriendas y paseos por las ciudades en las que el barco se detiene el tiempo suficiente para cargar mercancía.

La intensa navegación fluvial trae como consecuencia la realización de obras para su mejora, como el balizamiento con boyas y la construcción de los primeros faros en la costa Sur uruguaya y obras de abrigo y dragado en ríos y arroyos interiores, sobre todo los que desembocan en el río Uruguay y Río de la Plata. Estas operaciones incluyen el mejoramiento de las condiciones de navegación en torno a las ciudades de Salto y Paysandú. Los puertos mejoran sus instalaciones; Colón inaugura su nuevo puerto en 1905, en ese mismo año Concordia está modernizando sus instalaciones, en 1910 se moderniza el de Concepción del Uruguay, en 1915 se coloca la primera piedra del de Paysandú, el nuevo puerto de Salto, es construido en 1927 para sustituir al viejo muelle de madera<sup>185</sup>, en 1930 se realiza el de Fray Bentos.

En *L'Argentine Moderne* de Koebel, del año 1908 se describe el panorama del bajo Uruguay entonces, dando cuenta de una activa navegación de pequeñas goletas con maderas y frutos, embarcaciones ligeras con bandera italiana, ancladas de tanto en tanto. Frente a una pequeña villa, en la que se apilan sacos de carne seca, una flota de veleros espera el vapor. Cada tanto, una vela blanca a través del ramaje de la costa revela la presencia de un barco anclado en un pequeño puerto. Un gran vapor con sus tres puentes llenos de pasajeros pasa al costado de ellos. Sin embargo esta realidad cambia en los años siguientes. En las primeras décadas del siglo XX, la navegación de cabotaje por el río comienza a decaer. Varias son las razones para que esto suceda. Sólo una depende directamente del río, y sólo en su último tramo, aguas arriba: la necesidad de mayores calados para las nuevas embarcaciones limita la llegada de los grandes barcos a los puertos de Salto y Concordia. El resto son decisiones tomadas por los gobiernos de ambas naciones, desde el centralismo de las ciudades capitales: al establecimiento de obligaciones de identificación y requisitos de sanidad, migraciones y aduanas que se establecen en la segunda década del siglo XX, se suman el gravamen de los pasajes marítimos al exterior y el establecimiento de derechos de anclaje, portuarios y fiscales a los

---

<sup>185</sup> Este fue una de las mejores obras portuarias del litoral, con muelle a doble cota y un tercer muelle para altas crecientes.

que, además, se agregaban recargos si se realizaban operaciones fuera de horario. Estos ocasionan la supresión de escalas en la navegación. En 1938 se establecen una serie de disposiciones que obligan a los buques de cada nación a operar exclusivamente en sus puertos, prohibiendo el tránsito de pasajeros por vía fluvial y el comercio de productos de granja entre ambas márgenes. El transporte ferroviario primero y el carretero después, comienzan a competir con la navegación. A mediados del siglo XX se cierran los astilleros, en 1958 el puerto de Concordia, que llegó a manejar un millón de toneladas anuales en mercancía, se encuentra desierto.

Hasta este momento, en que la navegación decae, y durante todo el período en que el bajo Uruguay canaliza el intenso tránsito por sus aguas, a él se vuelca la actividad del territorio de sus márgenes. Aún a partir de la prohibición a las embarcaciones de operar en la vecina orilla, continúa recibiendo producción y pasajeros de cada una de las naciones. Es cuando la navegación decae y finalmente cesa la actividad de la mayoría de sus puertos, que el bajo Uruguay se constituye en una verdadera frontera. El diálogo entre el río y sus márgenes y el que, a través de él, sostenían los habitantes de ambas orillas, parece interrumpirse.



**Compañía Uruguaya de Navegación Ltda.**  
y Compañía Argentina de Navegación

N. MIANDOVICH LTDA.

**LINEA DEL URUGUAY**

**SALIDA DE VAPORES**

DOMINGO—Vapor «Venus» directo a Montevideo.  
DOMINGO—Vapor «General Alvear» o «París» con trasbordo en Buenos Aires.  
MARTES—Vapor «General Alvear» o «París» con trasbordo en Buenos Aires.  
JUEVES—Vapor «General Artigas» Via Buenos Aires.  
VIERNES—Vapor «General Alvear» o «París» con trasbordo en Buenos Aires.

**HORA DE SALIDA 8 y 30**




**Linea Montevideo-Salto**

Con escalas en Buenos Aires y puertos delitoral uruguayo.—Servicio semanal de pasajeros y carga con los «spléndidos» paquetes postales.

**General Artigas y Ciudad de Salto**



La nueva y lujosa moto-nave CIUDAD DE SALTO que llegará a Montevideo a principios de Octubre siendo incorporada de inmediato a la línea Montevideo-Salto.—Fué botada al agua en los importantes astilleros de Harland Wolff, de Glasgow el 4 de Julio último y sus pruebas fueron realizadas el 25 de Agosto con resultados altamente satisfactorios. Informes etc: Calle Uruguay esq. Gaboto. Compañía Uruguaya de Navegación Ltda. Montevideo, 1930.

**Figura 115- Publicidad de navegación en el bajo Uruguay a comienzos del siglo XX**  
**Fotos del puerto de Salto en 1928 e inauguración del puerto de Fray Bentos en 1930**  
Fuentes: Archivo Loïc Menanteau



**Figura 116- Puertos en el bajo Uruguay a mediados del siglo XX**

Se identifica su vínculo con una ciudad, una colonia o con una instalación frigorífica

Fuentes: Fuente: Barrachini, Lobato y Suriano, Musso, Alvarez Lenzi. Elaboración propia

## **Tensiones en el territorio**

A partir de 1828, el río Uruguay se ha constituido en frontera. Sin embargo el bajo Uruguay sigue imponiendo sobre esta realidad, su rol de estructurador territorial.

Las nuevas políticas estatales de ocupación del territorio a través de la colonización agrícola se desarrollan en ambas márgenes en función de la presencia del río por el que llegan los inmigrantes y sale la producción. Ambas naciones ensayan referentes idénticos que luego se materializan de manera diferente.

Empresarios privados desarrollan la industria de la carne que evoluciona de los saladeros a los frigoríficos, proyectando la región al mundo a través del bajo Uruguay. Saladeros, fábricas y pueblos industriales, en ambas márgenes, se vuelcan al río.

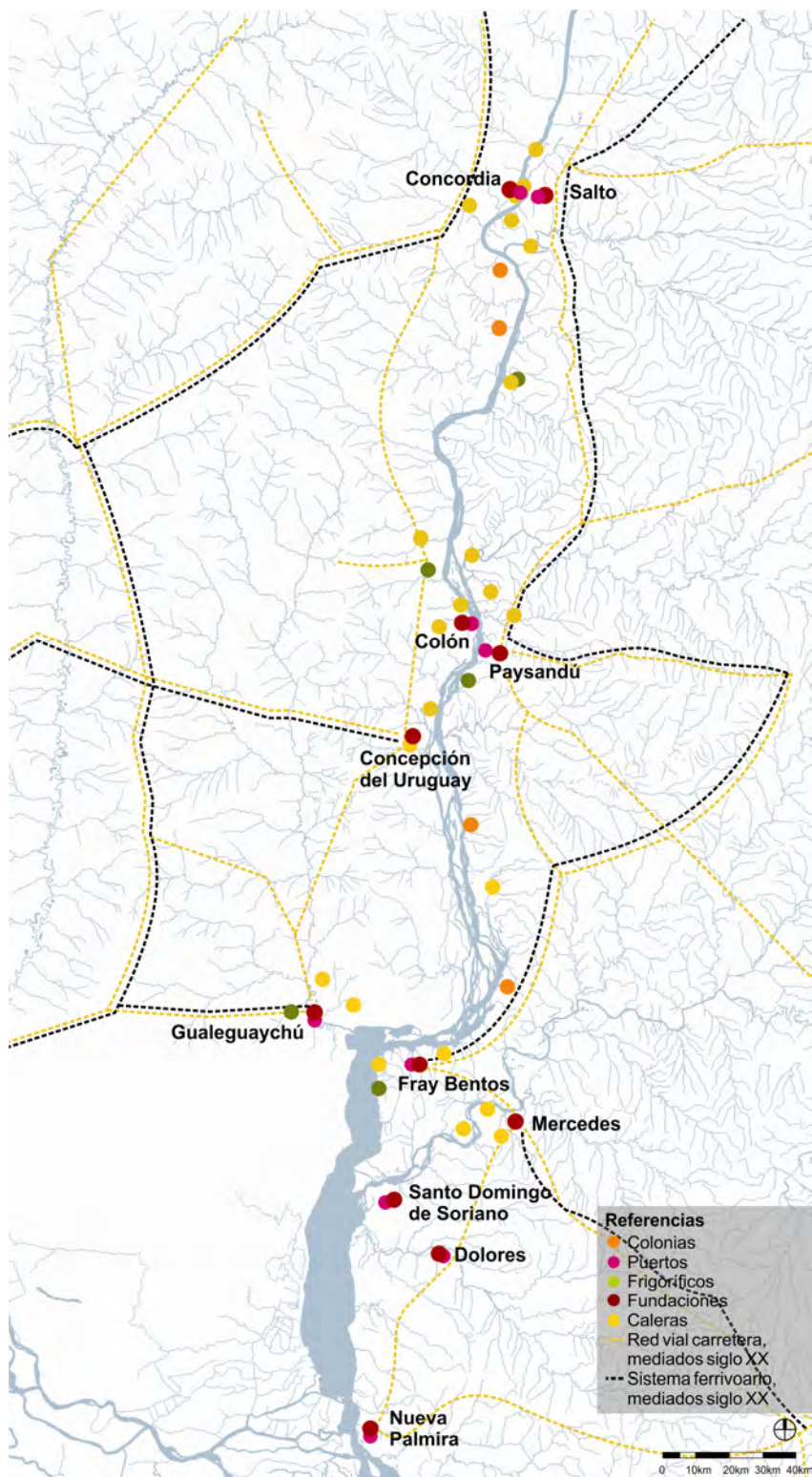
En manos privadas también está el desarrollo de la intensa navegación hasta bien entrado el siglo XX y trae, como consecuencia, el mejoramiento de la infraestructura portuaria por parte de los estados nacionales. En una primera etapa, el río se navega de una orilla a la otra, uniando ambas poblaciones.

Posteriormente los estados imponen normas y criterios que limitan la navegación a cada una de las márgenes, pero aún así, el río recoge y canaliza lo que sucede en el territorio de sus márgenes, espejo de una banda a la otra.<sup>186</sup>

**En esta etapa queda finalmente conformado el territorio del bajo río Uruguay.** Desde las primeras décadas del siglo XX en adelante, se consolidan las tendencias instaladas en la ocupación del territorio, se complementan y mejoran las infraestructuras de transporte y se realizan las obras binacionales en el río-frontera.

---

<sup>186</sup> Como el azogue, refleja imágenes semejantes, pero no permite pasar a través.



**Figura 117- Plano síntesis del territorio del bajo Uruguay a mediados del siglo XX**  
Elaboración propia



El siglo XX se inicia en ambas naciones con una etapa de desarrollo económico y productivo. Las tendencias en los usos y ocupación del suelo y en la realización de infraestructuras, instaladas a comienzos del siglo, se consolidan. Sin embargo, la relación del bajo Uruguay con los territorios de sus márgenes se modifica, consolidándose finalmente su rol como frontera, que no logra revertir los procesos de integración regional que se inician y consolidan a finales de siglo. En el siglo XXI, se instala una nueva realidad en torno al bajo Uruguay, basada fundamentalmente en cambios productivos, que modifica los paisajes en torno al río, pero que se desarrollan de espaldas a éste. Sin embargo, a ésta realidad se superponen estrategias de escala local que unen sus márgenes, superando la situación de frontera.

Este capítulo da cuenta de los procesos que acaban por ocasionar nuevas tensiones en el territorio, consolidando al bajo Uruguay como frontera real y de la realidad local, que pone en crisis esta frontera.

### La frontera real

Las dos grandes guerras favorecen el desarrollo económico de ambas naciones como exportadoras de alimentos y productos manufacturados a los países en conflicto y como receptoras de inmigrantes. La mayoría de los procesos siguen siendo idénticos en ambas márgenes: se continúa desarrollando la **colonización agrícola**, fundamentalmente en la margen oriental, rezagada con respecto a la argentina en este proceso; en ambas se produce en la primera mitad del siglo el **auge y luego el fin de los grandes frigoríficos**. Pero los hechos que tienen más impacto sobre el rol del río son el cambio en las comunicaciones y el **desarrollo de las infraestructuras**. Se completan los trazados ferroviarios y la red vial carretera, se pavimentan y se ejecutan los puentes; paralelamente decae la navegación fluvial en el río Uruguay. En el último tercio se concretan las **grandes obras binacionales** y, posteriormente, se instala el escenario de la integración regional con la creación del **Mercosur**.

En el siglo XXI son los cambios en la producción los que afectan directamente al bajo Uruguay, instalando una nueva realidad.

### **El desarrollo de las infraestructuras**

Con un crecimiento económico que se prolonga hasta entrada la quinta década, los estados asumen la concreción de la obra pública. Los puertos crecen, se completan los tendidos ferroviarios<sup>187</sup>, se pavimentan carreteras y se construyen puentes. La accesibilidad interna de los territorios se acaba de configurar.

En Argentina, en 1910 los ferrocarriles son de capitales británicos, en un 81% y norteamericanos, franceses y belgas el resto. En 1948, bajo el gobierno de Juan Domingo Perón, el Estado los compra, pero se enfrenta con dificultades para su mantenimiento y la renovación de equipos. Por este motivo, a partir de 1960 la red ferroviaria comienza a cerrar ramales. El mapa ferroviario argentino está completo.

En Uruguay el gobierno de José Batlle y Ordóñez nacionaliza los ferrocarriles, entre otros servicios, en la primera década del siglo XX. En 1911 el tren llega a Fray Bentos. En 1915 se crea la Administración de Ferrocarriles del Estado. Las líneas ferroviarias sobre el bajo Uruguay ya están ejecutadas en 1919. El Estado uruguayo termina de adquirir los ferrocarriles en 1952<sup>188</sup> y la red ferroviaria se completa en 1957.

Con la disminución de la producción en la segunda mitad del siglo, el volumen de traslado de mercaderías favorece el transporte carretero, el uso del tren decrece y la infraestructura ferroviaria se deteriora, al igual que en caso argentino.

Tras la crisis internacional del 29, el estado argentino asume un papel central en la regulación entre la oferta y la demanda. Una de las salidas al desempleo es la pavimentación de carreteras, que acompañan generalmente a la red ferroviaria. Recién en 1970 existen tramos de carreteras pavimentadas en Entre Ríos, sobre el río Uruguay.

---

<sup>187</sup> En los años 70 se realiza el puente ferroviario sobre el Río Negro, inaugurando la línea Mercedes-Fray Bentos- Young.

<sup>188</sup> Inglaterra salda su deuda por compra de productos uruguayos durante la guerra con la cesión de sus empresas de servicios públicos: ferrocarriles, aguas corrientes y tranvías, todas en precario estado.

En Uruguay una de las primeras medidas tomadas por el gobierno de Batlle tiene fuerte impacto territorial ya que consiste en el completamiento de la red vial carretera, que había sido afectada por el alambrado de los campos. Al igual que en Argentina, las carreteras nacionales se trazan paralelas al ferrocarril. La crisis de 1929 impacta en Uruguay de la misma manera que en Argentina. Las medidas que se desarrollan en ambas márgenes son idénticas; fomento a la obra pública, especialmente la pavimentación de carreteras y la ejecución de puentes.

Un par de datos importantes para el bajo río Uruguay: en 1909 se completan las obras del puerto de Montevideo, que queda en condiciones de competir con el puerto de Buenos Aires y en 1916 se crea la Administración Nacional del Puerto de Montevideo, el Estado asume el tema portuario e inicia la construcción del puerto de Paysandú y la canalización del río Uruguay hasta Salto.

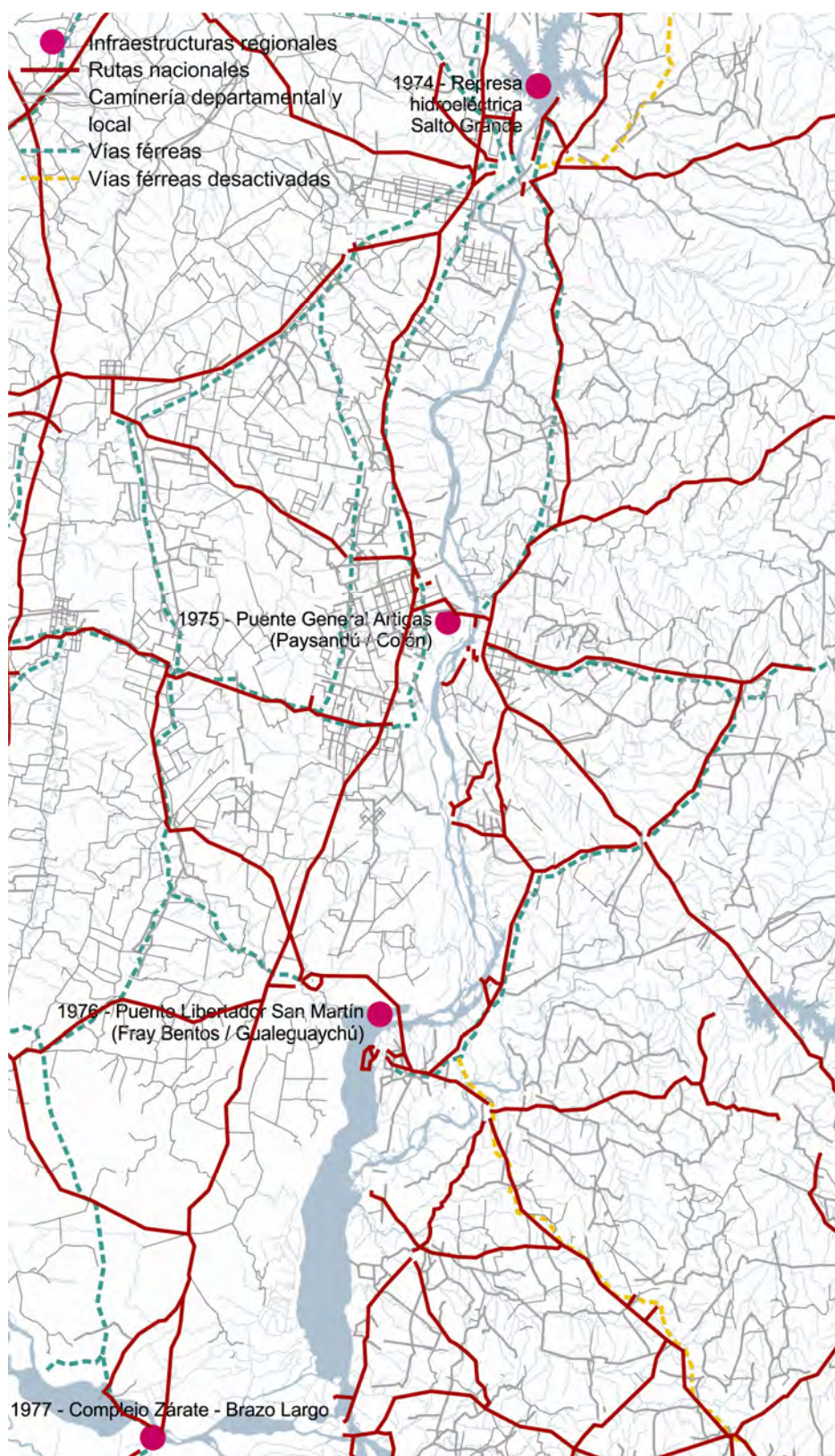
### **Las grandes obras binacionales**

En la década del setenta y hasta mediados de los ochenta se desarrolla un período nefasto en ambos países. Las dictaduras militares asumen el control total, esta vez el fenómeno migratorio se revierte, miles de uruguayos y argentinos abandonan el país en busca de su seguridad personal. En 1973 se produce el Golpe de Estado en Uruguay y en 1976 se instala el gobierno autoritario en Argentina. No será hasta 1983 y 1985 en que se produzcan nuevamente elecciones democráticas, primero en Argentina y luego en Uruguay. En este período la frontera entre ambos países, y obviamente los posibles pasos en el bajo Uruguay, asume un nuevo papel; el control de pasaje de ciudadanos de ambas naciones permite identificar a aquellos que no comulgan con los regímenes autoritarios.

Sin embargo, es en ésta época que se realizan las primeras infraestructuras regionales, la represa hidroeléctrica binacional de Salto Grande, los puentes sobre el río Uruguay y el complejo ferroviario de Zárate-Brazo Largo que conecta el litoral de Entre Ríos con Buenos Aires. Todas estas obras se financiaron, en parte, a través de préstamos otorgados por el Banco Interamericano de Desarrollo a ambas naciones, con el compromiso de aportar cada parte los recursos complementarios. (Castro 1998)



**Figura 118- Localización de las infraestructuras regionales** Fuente: Elaboración propia

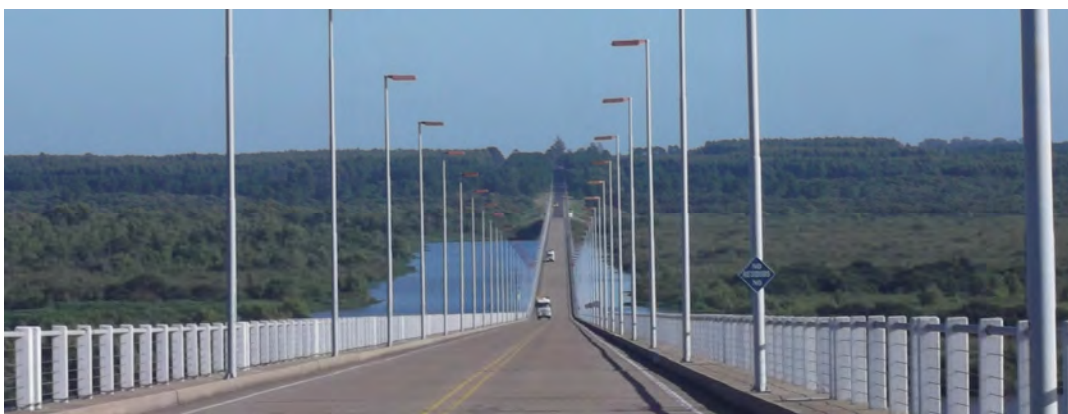


**Figura 119- Sistema vial y ferroviario actual**  
Fuentes: SGM, IGN, AFE. Elaboración propia



**Figura 120- Puente sobre la Represa Hidroeléctrica de Salto Grande**  
Foto Pablo Núñez

Aunque no se concretan hasta la década del setenta, existen iniciativas anteriores. La represa en Salto Grande aparece prevista en los años treinta en la revista de la Asociación de Ingenieros de Uruguay, como parte de una serie de represas hidroeléctricas a ser construidas. En el caso de los puentes existen iniciativas locales. A modo de ejemplo, Castro menciona la gestión de un Diputado Nacional de la Provincia de Entre Ríos en los años veinte para la construcción de un puente ferroviario a la altura de Paysandú. (Castro, 1998)



**Figura 121- Puente General San Martín**  
Foto Agustina Olagüe

En 1938 se inician los primeros estudios para la construcción de Salto Grande. En 1946 se crea la Comisión Técnica de Salto Grande, integrada por igual número de delegados argentinos y uruguayos. En 1974 se comienzan las obras y en 1979 se forma el lago de la represa y comienza a trabajar la primera turbina. Además del impacto sobre el paisaje, ésta obliga al traslado de poblaciones del lado argentino (Federación) y uruguayo (Belén y Constitución). Sobre la represa se localiza el único puente ferroviario entre Argentina y Uruguay, además del puente carretero.

El puente General Artigas entre Paysandú y Colón se inaugura en diciembre de 1975. El proyecto para la construcción del Puente Libertador General San Martín entre Fray Bentos y Puerto Unzué se comienza a proyectar en 1960 y se inaugura en diciembre de 1976. El complejo ferroviario de Zárate-Brazo Largo, que une definitivamente la provincia de Entre Ríos con Buenos Aires, se inaugura el 14 de diciembre de 1977, todos en plena dictadura militar de ambas naciones.

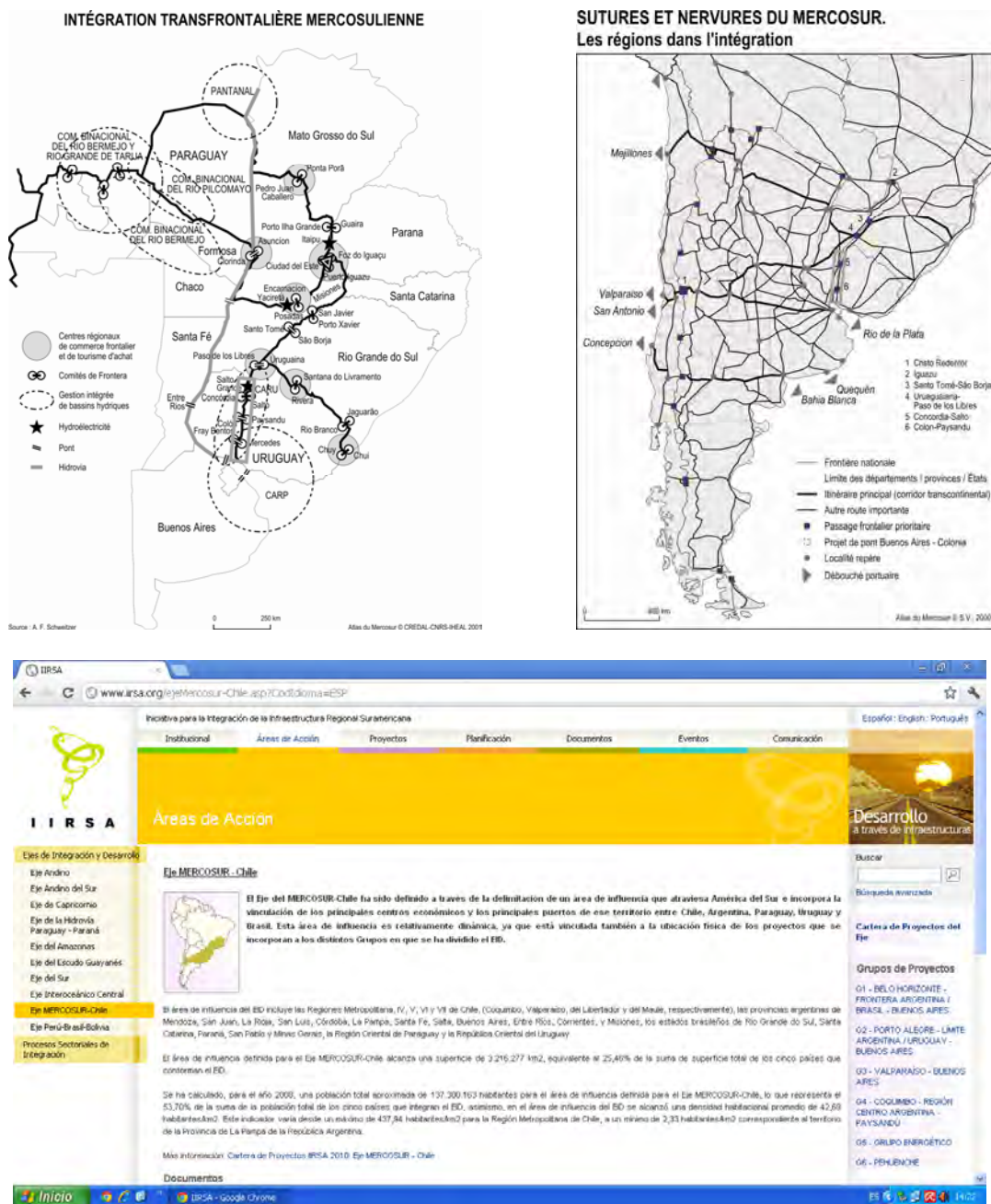
Sin embargo estas conexiones entre ambas orillas no logran romper la situación de frontera. Atraviesan el río tocando el territorio en las instalaciones de aduanas y migración, sólo para recordar al viajero que cruza una frontera.

### **La integración regional**

Una vez recuperada la democracia, en 1986 Argentina **firma el Acuerdo de Integración con Brasil, de carácter político y económico, que constituye el antecedente del Mercosur**. La integración implica la libre circulación de mercaderías y la eliminación de los derechos aduaneros y se presenta como una esperanza para rehabilitar las economías de la región.

Al igual que en Argentina, en Uruguay la integración regional se ve como una posible salida a la crisis. Entre 1960 y 1980 se firman varios acuerdos: Asociación Latinoamericana de Libre Comercio en 1960, Convenio Argentino-Uruguayo de Cooperación Económica y Protocolo de Expansión Comercial (con Brasil) ambos en la década del 70, la Asociación Latinoamericana de Integración en 1980.

Pero el hecho más relevante en cuanto a la integración regional y que, por tanto, afecta directamente a nuestro territorio es la creación del Mercado Común del Sur (Mercosur), que se concreta con la firma del **Tratado de Asunción en 1991**. En él "La República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, en adelante denominados "Estados Partes" firman el Tratado de Asunción por el que se establece la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre países, el establecimiento de un arancel externo común y la adopción de una política comercial común, la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados partes y la armonización de las legislaciones para lograr el fortalecimiento del proceso de integración." (Tratado de Asunción)



**Figura 122- La integración en el bajo Uruguay**  
**Estudios del IHEAL y propuesta del Eje Mercosur-Chile de IIRSA**  
 Fuentes: www.iheal.univ-paris3fr y www.iirsa.org, consulta en marzo 2012

En la Cumbre de Presidentes de América Latina del 2000 se crea la **Integración de la Infraestructura Regional Suramericana** que, basada en la lectura geopolítica y geoeconómica del territorio, potencia los ejes de integración y desarrollo. En particular el bajo río Uruguay está involucrado en el eje Mercosur-Chile.

En este escenario no parece desacertado suponer que las fronteras entre naciones en el Mercosur se desdibujen y que el bajo Uruguay retome su rol de articulador de los territorios de sus márgenes. Sin embargo, a 22 años de la firma del Tratado de Asunción y a 12 años de creación del IIRSA, no se ha concretado nada que tenga impacto territorial en el bajo río Uruguay.

## Las transformaciones urbanas

### Las obras de integración regional y la evolución de los centros urbanos

Los censos realizados por el Instituto Nacional de Estadística y Censo del Uruguay muestran un crecimiento poblacional importante en las ciudades uruguayas directamente vinculadas a las cabeceras de los puentes binacionales.<sup>189</sup> En todos los casos las mayores cifras coinciden con el momento de la construcción de los mismos.<sup>190</sup> La información disponible, más abundante en las ciudades uruguayas que en las argentinas, permite formular un análisis e interpretación de la evolución de estos centros poblados en términos de crecimiento y morfología urbana.

Este estudio se realiza para las ciudades de Fray Bentos, Paysandú, Colón, Salto y Concordia<sup>191</sup> y se sistematiza en una serie de fichas que contienen:

- Cartografía histórica y propuestas de planificación. Se seleccionan algunos planos que presentan los primeros trazados y su evolución posterior, y permiten aproximarse a los inicios de la estructuración urbana. La consideración de las propuestas de planificación permite visualizar la manera en que la ciudad ha sido pensada en diferentes momentos y su incidencia en las transformaciones urbanas.<sup>192</sup>

<sup>189</sup> Tabla elaborada según datos del INE. Fray Bentos incluye el barrio Anglo. Paysandú incluye Nuevo Paysandú y Chacras de Paysandú, ambos barrios al norte de la planta urbana

| Localidad          | Censo 1963 | Censo 1975 | Censo 1985 | Censo 1996 | Censo 2004 |
|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Fray Bentos</b> | 17.724     | 20.116     | 20.135     | 22.623     | 23.940     |
| <b>Paysandú</b>    | 56.664     | 68.308     | 76.191     | 84.708     | 85.822     |
| <b>Salto</b>       | 58.316     | 73.897     | 80.823     | 93.117     | 99.072     |

Hasta el momento no se disponen de series de datos estadísticos en cuanto a la dinámica poblacional en las ciudades argentinas.

<sup>190</sup> Fray Bentos experimenta un crecimiento del 13%, Paysandú del 20% y Salto del 26%. En ningún caso, los censos posteriores, superan estos porcentajes.

<sup>191</sup> En esta etapa se trabaja sobre las ciudades Fray Bentos, Paysandú y Colón. Queda pendiente el estudio de Salto y Concordia.

<sup>192</sup> Este aspecto se desarrolla para las ciudades de la margen uruguaya.



**Figura 123- Planos de la Ciudad de Fray Bentos de Hammett 1856 y zonificación del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Fray Bentos de 2007**

- El crecimiento y consolidación del tejido urbano posterior a la realización de las obras binacionales. Con base en las fotografías aéreas de los vuelos de 1966-1967, anteriores a la construcción de los puentes binacionales, y las imágenes posteriores del Google Earth, se identifican las principales transformaciones en la ocupación y el crecimiento urbano.



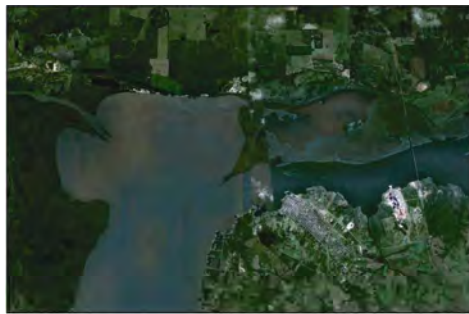
**Figura 124- Foto aérea de Fray Bentos de 1966-67 del Servicio Geográfico Militar e imagen del Google Earth del 2007**

- La forma de ocupación de las manzanas y el espacio público que conforma. En el área central y en las periferias se analiza la forma de ocupación de las manzanas sobre la estructura de las parcelas. Las alineaciones de las fachadas, la existencia de retiros laterales y la repetición de tipos arquitectónicos, conforman áreas caracterizadas y definen el espacio público enmarcándolo.



**Figura 125- Fray bentos, catastro urbano en el plano de Hammett de 1856 y catastro y ocupación predial actual**

Finalmente se incorpora la consideración de la materialidad de la arquitectura.



escala en kms h = 24 km



## Antecedentes



escala en metros

### 1859 / Agrimensor Hammett

Plano de la ciudad de Fray Bentos. Agrimensor Hammett 1859. Trazado fundacional con localización de la iglesia sobre la Plaza.

Fuente: Archivo Dirección Nacional de Topografía - M.T.O.P.



escala en metros

### Posterior a 1859 / Agrimensor Hammett

Plano levantado por Hammett posterior a 1859 (sin fechar) en el que se delinear los crecimientos previstos.

Fuente: Archivo Dirección Nacional de Topografía . M.T.O.P.



escala en metros

### 1884 / Agrimensor Burmester

Plano del Agrimensor Burmester 1884, con el amanzanado de las 5 fracciones sobre las que se delinea la ciudad.

La fracción N° 1 corresponde al Agrimensor Hammett.

Las restantes 4 fracciones se realizan sobre predios de diferentes propietarios. La división entre las fracciones 4 y 5 y la fracción N°3 responde al camino de tropas hacia el matadero.

F1 - Delineado por Hammett con manzanas cerradas.  
F2 - Lotes de Liebig  
F3 - Lotes de Roberto Young  
F4 - José María Puyol  
F5 - UBISA



Figura 126- Fray Bentos, primeros trazados

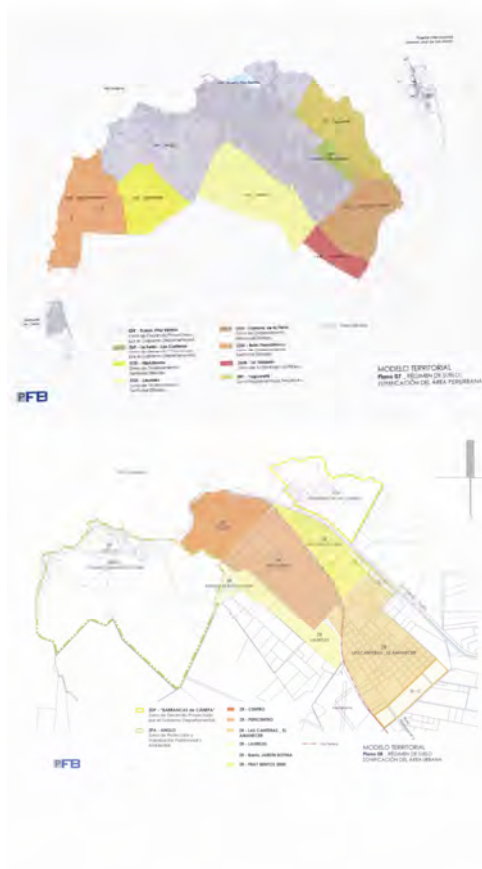


#### Plan Director de la ciudad de Fray Bentos.

Realizado en la Facultad de Arquitectura en 1963, en el marco de un Programa de Asistencia Técnica al Gobierno Municipal, preveé áreas de expansión de la ciudad, localización industrial y de servicios. Un cinturón de parques y forestación delimita el área urbana.

No se aprueba, sin embargo, en la zona prevista para extensión urbana al Norte es hoy una de las áreas sobre la que la ciudad ha crecido.

Fuente: Planeamiento Territorial en el Departamento de Río Negro - I.T.U. - Facultad de Arquitectura, UdelAR, 1963.



#### Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Microrregión de Fray Bentos.

Dentro de sus directrices estratégicas propone la reconstrucción de los vínculos con el territorio argentino, la diversificación económico-productiva de la región, la valorización del paisaje cultural fluvial que comprende los puertos, industrias y culturas locales, la identificación de zonas naturales a proteger y el crecimiento y densificación de la ciudad mejorando las calidades urbanas. En particular propone la valorización de su patrimonio y la recuperación del uso del río Uruguay y el desarrollo de estrategias que restablezcan las relaciones entre Fray Bentos y la Provincia de Entre Ríos. No se aprueba pero las medidas cautelares que propone están aún vigentes.

Fuente: convenio Intendencia Departamental de Río Negro - Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, 2007.

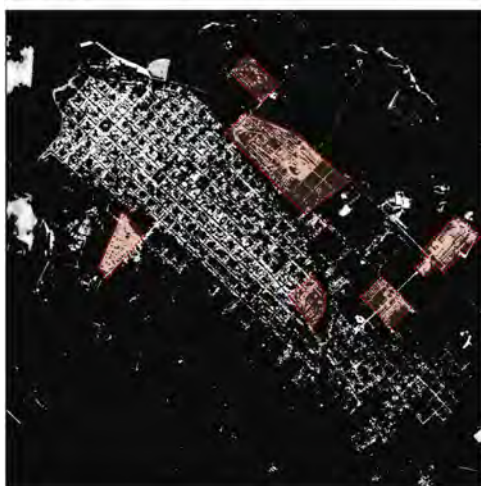
Figura 127- Fray Bentos, propuestas de planificación

## Crecimiento de la ciudad 1966 - 2006



Extensión de la ciudad en 1966.

Fuente: elaboración propia sobre foto aérea del Servicio Geográfico Militar.



1976 - Inauguración puente binacional

Extensión de la ciudad en 2006.

Fuente: elaboración propia sobre imagen google earth.



Extensión de la ciudad en 2009.

Fuente: elaboración propia sobre imagen google earth.

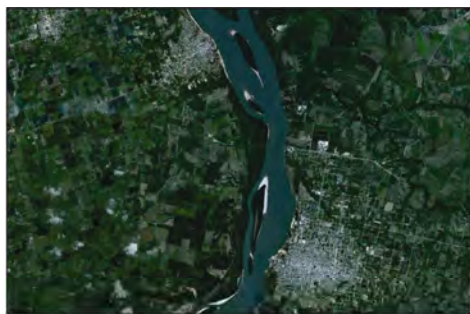
 Crecimiento

**Figura 128- Fray Bentos, extensión urbana 1966-2006 y 2006-2009**



**Figura 129- Fray Bentos, ocupación de la manzana y espacio público**

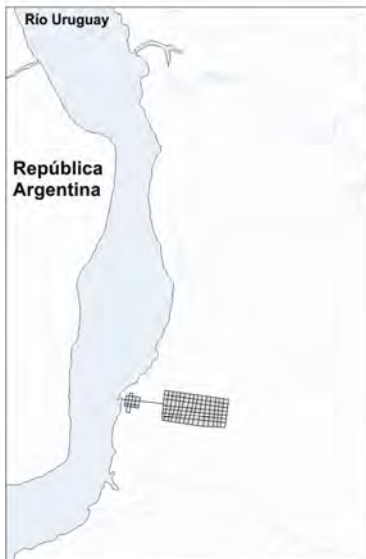
Fuente: Elaboración propia



escala en kms 5.00 h = 24 km



### Antecedentes

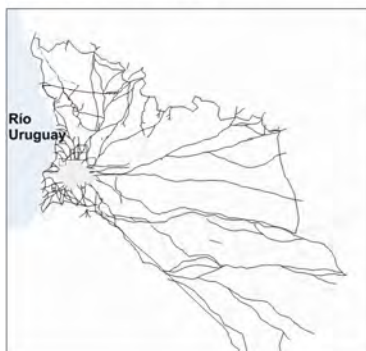


escala en kilómetros

**1833**

Manzanas de 100 varas (87 mt.), divididas en cuatro predios. Desarrollo de dos núcleos urbanos: centro comercial, entorno al puerto y centro político en torno a la plaza.

Fuente: Arq. Gastón Boero en base a la descripción de Ansene Isabelle de 1833 y Nomenclator de 1831. Plan Urbanístico de la ciudad de Paysandú. Instituto de Teoría y Urbanismo. Facultad de Arquitectura, 1996.



**1861**

Plano del Ejido de la ciudad de Paysandú. Agrimensor Adelto Conring. Localiza los dueños de chacras y quintas que están instalados.

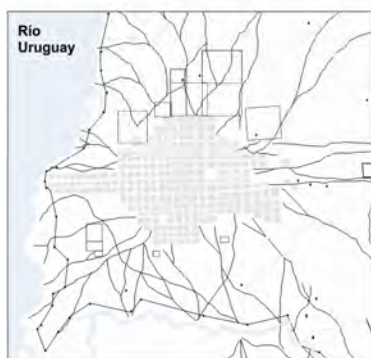
Fuente: Archivo Dirección Nacional de Topografía, M.T.O.P.



**Figura 130- Paysandú, primeros trazados**



## Antecedentes



1861

Plano del Ejido de la ciudad de Paysandú, detalle. Agrimensor Adelto Conring.

Fuente: Archivo Dirección Nacional de Topografía . M.T.O.P.



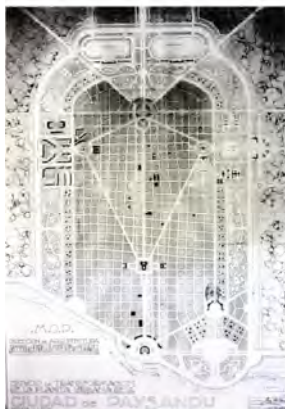
1880

Paysandú y su Ejido.

Fuente: Arq. Gastón Boero en base al Plano del Agrimensor Víctor Deloit del Archivo de la Dirección Nacional de Topografía del M.T.O.P. Plan Urbanístico de la ciudad de Paysandú. Instituto de Teoría y Urbanismo. Facultad de Arquitectura. 1996 (Musso 2004).



Figura 131- Paysandú, primeros trazados



**Juan Veltoni.**

Estudio de transformaciones de la planta urbana de la ciudad de Paysandú. Realizado en 1916 por el Arq. Florentino Veltoni.

Refleja las corrientes esteticistas de la época, apertura de diagonales y avenidas estructuradoras que se superponen al tejido existente. Dos anillos perimetrales rodean la ciudad, conteniendo equipamientos y grandes parques. No se concreta.

Fuente: Archivo de la Dirección Nacional de Topografía del M.T.O.P.



**Plan de Desarrollo Urbano para Paysandú, de los Arq. Julio Vilamajó, Jones, Bonino y Vignola, realizado entre 1947-1954.**

Zonificación de la ciudad según las 4 funciones: circular, trabajar, habitar y recrear. Propone además la recuperación de zonas inundables sobre las que la ciudad se había extendido. No se concreta.

Fuente: Plan Urbanístico de la ciudad de Paysandú de los Arq. Julio Vilamajó, Jones, Bonino y Vignola.



**Plan Urbanístico de la ciudad de Paysandú.**

Imagen objetiva 1996. Diferencia 4 áreas residenciales dentro de las que localiza 8 zonas de Proyectos Especiales y un corredor urbano en el eje central Este-Oeste. Fue aprobado con modificaciones y que no tuvo repercusiones importantes en la conformación de la ciudad.

Fuente: convenio de la Facultad de Arquitectura y la Intendencia Municipal de Paysandú.



**Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de la ciudad de Paysandú y su Microrregión de la Intendencia de Paysandú-en aprobación-.**

Las Directrices Estratégicas incluyen la visión transfronteriza, el desarrollo portuario y logístico, el reconocimiento del valor del paisaje rural y productivo junto con la inclusión social, el desarrollo industrial y la generación de renovación y nuevo conocimiento.

Fuente: Intendencia Municipal de Paysandú.

**Figura 132- Paysandú, propuestas de planificación**



Extensión de la ciudad en 1966.  
Fuente: elaboración propia sobre  
foto aérea del Servicio Geográfico  
Militar.

1975 - Inauguración puente  
binacional



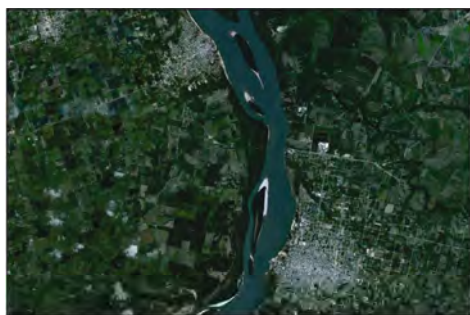
Extensión de la ciudad en 2006.  
Fuente: elaboración propia sobre  
imagen google earth.

 Crecimiento posterior 1966

Figura 133- Paysandú, extensión urbana 1996-2006



**Figura 134- Paysandú, ocupación de la manzana y espacio público**  
Fuente: Elaboración propia



## Antecedentes



### Ejido de la ciudad de Colón en 1905.

El plano del departamento de Colón, publicado por orden del Gobierno de la Provincia delimita el área de ejidos de la ciudad entre los arroyos Perucho Verna y Urquiza. La mayoría de su área está ocupada por colonias agrícolas, restando algunos terrenos particulares sobre el río Uruguay frente a Paysandú y en un tramo del arroyo Urquiza.

Fuente: Archivo Provincial de Entre Ríos



Entre el tejido urbano de la ciudad de Colón y la cuadrícula del trazado de la Colonia de San José se reserva el área destinada al crecimiento urbano.

Fuente: Archivo Provincial de Entre Ríos



Figura 135- Colón, primeros trazados

#### Crecimiento de la ciudad 1966 - 2006

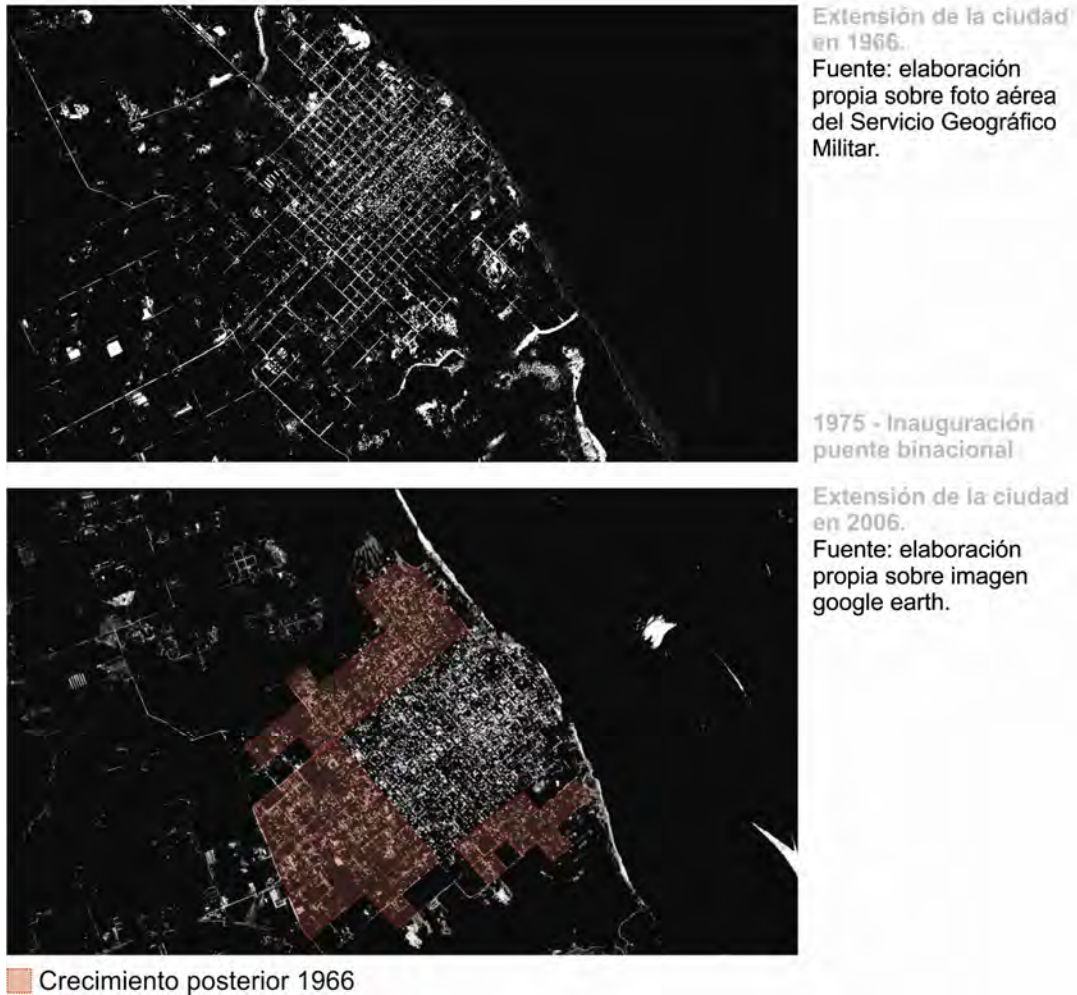


Figura 136- Colón, extensión urbana 1996-2006

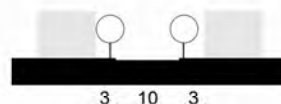
## El tejido urbano

El área urbana consolidada se desarrolla sobre manzanas de 88 metros de lado. Las construcciones predominantemente de 1 nivel y sin retiros frontales, definen la sección del espacio público en el que el arbolado está siempre presente. Los crecimientos extienden el tejido sobre el área productiva, subdividiendo la manzana en cuatro unidades menores, continuando la cuadrícula original. Los conjuntos de viviendas coexisten con los parcelamientos convencionales.



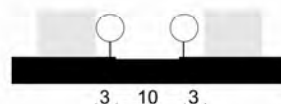
escala en metros

Esquema corte de calle  
Escala 1:1000



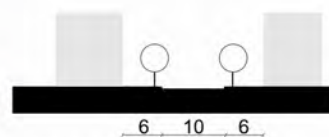
escala en metros

Esquema corte de calle  
Escala 1:1000



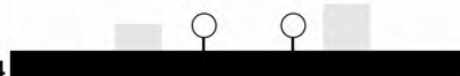
escala en metros

Esquema corte de calle  
Escala 1:1000



escala en metros

Esquema corte de calle  
Escala 1:1000



**Figura 137- Colón, ocupación de la manzana y espacio público**  
Fuente: Elaboración propia



## Antecedentes



### 1827 / Plano topográfico de la Villa del Salto

El primer amanzanado de la ciudad está próximo al puerto, extendiéndose a lo largo del eje Este-Oeste que estructura históricamente el crecimiento de la ciudad sobre el eje de la cuchilla y enmarcado por los arroyos Sauzal y Ceibal.

Fuente: Regional Norte, UdelaR.



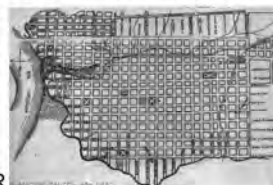
escala en metros



### 1892 / Plano del Salto Antiguo Agrimensor Telésforo Herrán

El área central se consolida y la ciudad crece a lo largo de la cuchilla y sobre el río Uruguay, al norte del arroyo Sauzal, hacia los astilleros que se instalan en 1866. El trazado de los ejidos se desarrolla hacia el Norte del arroyo Ceibal.

Fuente: Regional Norte, UdelaR.



escala en metros



### 1919 / Plano de Salto

El damero de la ciudad se consolida entre las avenidas Independencia al Norte, Constitución al Este y el arroyo Ceibal al Sur. Comienza su expansión sobre el área de ejidos.

Fuente: Regional Norte, UdelaR.



Figura 138- Salto, primeros trazados

## Propuestas de planificación



Ciudad de Salto, Estudio de transformación de la planta urbana de la ciudad de Salto. Arquitecto Lerena Acevedo, 1916-1920.

Concibiendo la ciudad como un hecho acabado, este plan superpone a la cuadrícula existente una composición simétrica, en la que sólo se reconoce el estructurador perpendicular al río. El área inundable del arroyo Sauzal se ocupa con parque urbano. Un cinturón verde rodea la ciudad, colocando la industria en el exterior. No se realizan ninguna de sus propuestas.

Fuente: Archivo de la Dirección de Topografía del Ministerio de Transporte del Uruguay.



Plan Director. Oficina de Ordenamiento Territorial de la Intendencia Municipal de Salto, 1998.

Reconoce la estructura barrial de la ciudad, planteando normativas de edificación específicas para cada una. Dentro de las mismas define a su vez, áreas caracterizadas por la morfología urbana, estableciendo normas especiales para las mismas. Propone la urbanización de los sectores libres dentro de la ciudad, completando la mancha urbana y una franja no urbanizable que evita la extensión de la misma. Este plan propone además un puente directo desde el centro de Salto a la ciudad de Concordia, que no llega a realizarse. El decreto reglamentario del plan y sus posteriores ajustes han guiado el desarrollo de la ciudad hasta la fecha en que se ha efectuado un llamado a equipos consultores para la realización de un nuevo plan en el marco de la Ley de Ordenamiento territorial y Desarrollo Sostenible de 2008.

Fuente: Intendencia Municipal de Salto.



Directrices Departamentales de Ordenamiento territorial y Desarrollo Sostenible. Intendencia Municipal de Salto, 2010.

Son el primer instrumento de Ordenación territorial realizado para el departamento con posterioridad a la aprobación de la Ley de Ordenamiento territorial y Desarrollo Urbano de 2008. Se basan en el reconocimiento de una estructura territorial conformada por 14 microrregiones diferenciadas. Las Directrices se construyen en un proceso participativo, realizando talleres con referentes de organizaciones sociales, culturales, ambientalistas, institutos educativos, productores, técnicos y representantes de medios de comunicación y del sector público. En ellos se elaboran metas y objetivos de desarrollo y se elabora una agenda estratégica.

Promueven la descentralización de servicios que hoy se concentran en la capital, jerarquizan las vías de circulación, se establecen las pautas para generar líneas de desarrollo productivo y se establecen las categorías para el suelo rural. No está previsto en este decreto modificar la situación actual de los límites urbanos ni la creación de áreas suburbanas de acuerdo a su nueva definición, en cambio si se prevé en las áreas rurales contiguas a centros poblados darle al suelo rural el atributo de potencialmente transformable a fin de favorecer la consolidación de estos centros y generar una mejor articulación con el suelo rural al generar un espacio de transición rururbano.

Fuente: Intendencia de Salto.

**Figura 139- Salto, propuestas de planificación**



Extensión de la ciudad 1966

Fuente: elaboración propia sobre foto aérea del Servicio Geográfico Militar.

1979 - Inicio de la actividad de la represa hidroeléctrica de Salto Grande



Extensión de la ciudad en 2006.

Fuente: elaboración propia sobre imagen google earth.

 Crecimiento

**Figura 140- Salto, extensión urbana 1996-2006**

Fuente: Elaboración propia



**Figura 141- Salto, ocupación de la manzana y espacio público**

Fuente: Elaboración propia



escala en kms l = 24 km



## Antecedentes



### 1905 / Ciudad de Concordia

El plano del departamento de Concordia, publicado por orden del Gobierno de la Provincia, delimita el área urbana y el área de ejidos de la ciudad entre los arroyos Yuquerí Grande y Ayuí Grande. Grafica el área amanzanada urbana, no grafica ningún parcelamiento en el perímetro del ejido, con excepción de unos pequeños loteos al Norte de la ciudad, sobre el río Uruguay.

Fuente: Archivo Provincial de Entre Ríos.



### 1928

En esta fecha, el plano del Gobierno de la Provincia grafica el trazado de la ciudad y sus ejidos, estructurados en dos áreas: una primera que rodea la ciudad con una cuadrícula, múltiplo del amanzanado original, y una segunda en la que el módulo es mayor. Cada unidad se divide en cuatro predios.

La franja Norte, sobre el río Uruguay es una estancia, propiedad privada, no formando parte de los ejidos.

Fuente: Archivo Provincial de Entre Ríos



### Sin fechar

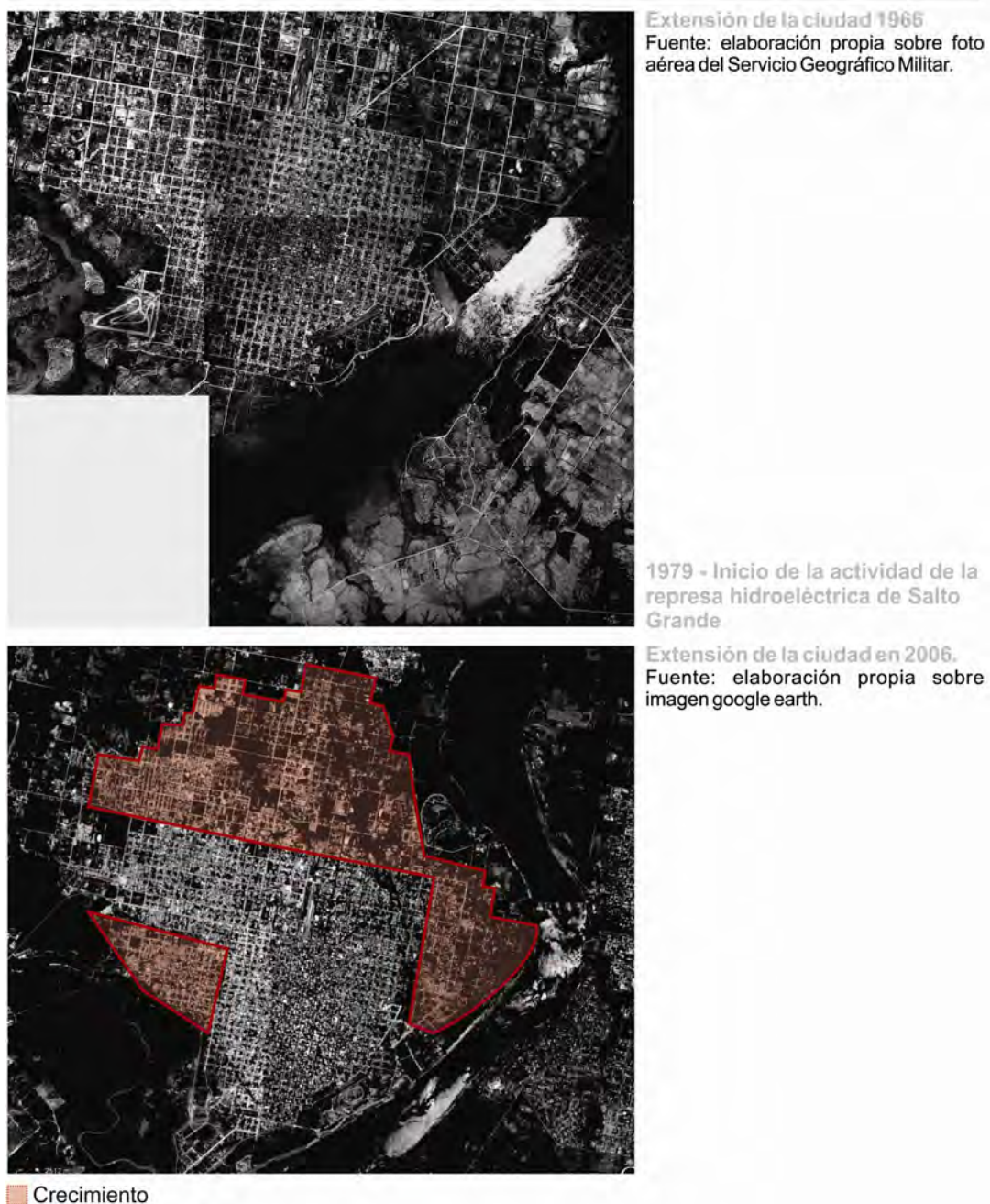
En este plano se detalla el fraccionamiento del área de ejidos con mayor precisión. La cuadrícula que bordea la ciudad abarca la dimensión de 4 manzanas del tejido urbano, 190 metros, separadas por calles de 17 a 20 metros. Cada 5 unidades se estructura el segundo anillo. La franja costera Norte, sobre el río Uruguay se ha incorporado al trazado de los ejidos, aunque su estructura parcelaria no sigue la cuadrícula original. Surgen amanzanados urbanos dentro del área de ejidos.

Fuente: Archivo Provincial de Entre Ríos

**Figura 142- Concordia, primeros trazados**

Fuente: Elaboración propia

## Crecimiento de la ciudad 1966 - 2006



**Figura 143- Concordia, extensión urbana 1996-2006**

Fuente: Elaboración propia



escala en metros

145

#### Área central.

El área urbana consolidada se desarrolla sobre manzanas de 88 metros de lado, con calles de 14 metros. El espacio público está definido por las alineaciones de fachadas que no presentan retiros en el área central y en gran parte de la ciudad.



escala en metros

160

#### Área.

Sólo en algunos barrios periféricos y en los conjuntos habitacionales se constata la existencia de retiros frontales.



escala en metros

156

#### Expansión al Noroeste.

En las zonas de crecimiento es frecuente encontrar conjuntos habitacionales y ocupaciones informales coexistiendo. La manzana del ejido inmediato a centro urbano no siempre se subdivide en 4, reproduciendo la manzana urbana. Es frecuente su división en manzanas rectangulares, situación que permite un rendimiento mayor del fraccionamiento.



escala en metros

162

**Figura 144- Concordia, ocupación de la manzana y espacio público**

Fuente: Elaboración propia

El uso residencial, en predios individuales o en conjuntos habitacionales sobre predios de propiedad común; en la ciudad formal regulada por normas y procedimientos o en la ciudad informal generada por ocupaciones irregulares, define la imagen dominante de los diferentes barrios. Los edificios institucionales, incluso los industriales, constituyen puntos de referencia en estas ciudades.

Con excepción de los edificios institucionales o de alguna residencia particular suntuosa, estas ciudades se construyen sin arquitectos hasta el siglo XX<sup>193</sup>. En el mejor de los casos es un “maestro de obras”<sup>194</sup> primero y un “constructor” posteriormente, quien realiza los planos y la construcción. El tipo arquitectónico predominante hasta el primer tercio del siglo XX es una adaptación de la casa colonial en la que se distribuyen las habitaciones en torno a patios. Este tipo caracteriza tramos de las áreas centrales de las ciudades argentinas y uruguayas en torno al bajo Uruguay. Según el ancho de los predios presenta uno o más patios. Cuando el ancho del predio es menor a los 8,59 metros (10 varas) el patio se transforma en un simple pasillo. (Giuria, 1958) En el último tercio del siglo XIX los patios se cubren con una claraboya. Al frente se localizan las dos habitaciones principales de la vivienda, separadas por un zaguán de acceso, la sala y el escritorio, aunque en los tipos más económicos éstas se reducen a una sola. La circulación interna a la vivienda se realiza a través de los patios o de las habitaciones, entre las que siempre hay puertas. Las fachadas responden a la categoría de la edificación, pudiendo presentar detalles ornamentales y pilastras, barandas de hierro o balcones de mármol de Carrara.



**Figura 145- Casa de patios**

Planta tipo y alzados realizados por Giuria y tramos caracterizados en las ciudades de Colón, Paysandú y Salto

Fotos de la autora

<sup>193</sup> La facultad de matemáticas, de la que egresan los primeros ingenieros y arquitectos en Uruguay no es fundada hasta 1888.

<sup>194</sup> Estos “maestros de obras” obtenían su formación práctica directamente trabajando junto a un maestro constructor y su formación teórica a través de los trabajos difundidos por las academias europeas. (Lucchini, 1986)

Es frecuente encontrar, aún hoy este tipo de viviendas, construidas en forma individual o conformando alineaciones, caracterizando tramos de la ciudad. Frecuentemente han sido modernizadas, a criterio de sus habitantes, bajando la altura de los techos y modificando totalmente las fachadas.

Muchas de las obras más importantes en estas ciudades son construidas por estos maestros de obras; algunos de ellos trabajaron en ambas márgenes del bajo Uruguay. Tal es el caso de Francisco y Bernardo Poncini, formados en el Norte de Italia y llegados a Uruguay en 1855. Francisco se radicó en Paysandú, realizando, entre otros los proyectos de la iglesia parroquial de esta ciudad y la vivienda Horta. Trabajó también en Entre Ríos.<sup>195</sup>

A partir de 1930, se comienzan a construir conjuntos habitacionales de promoción oficial en Uruguay. A través del Instituto Nacional de Viviendas Económicas, creado en 1937, la Ley del 9 de octubre de 1944 para la erradicación de “rancheríos”, la Ley 13.640 de 1967 que crea recursos para el Movimiento para la Erradicación de la Vivienda Insalubre Rural y la Ley de Vivienda de 1968, y del Banco Hipotecario como organismo financiero, se promueven y realizan varios conjuntos habitacionales. Estos demandan predios de mayor área y bajo precio para su construcción, por lo cual suelen localizarse en las periferias, como ha sucedido en las ciudades estudiadas. Este hecho también puede constatarse en la ciudad de Colón, en la margen argentina. Los tipos arquitectónicos utilizados y la forma de agrupamiento de los mismos no siempre condicen con el barrio en el que se insertan, modificando alineaciones, alturas predominantes y fundamentalmente modificando la forma y el uso del espacio público.



**Figura 146- Imágenes de Salto**

Fotos de la autora

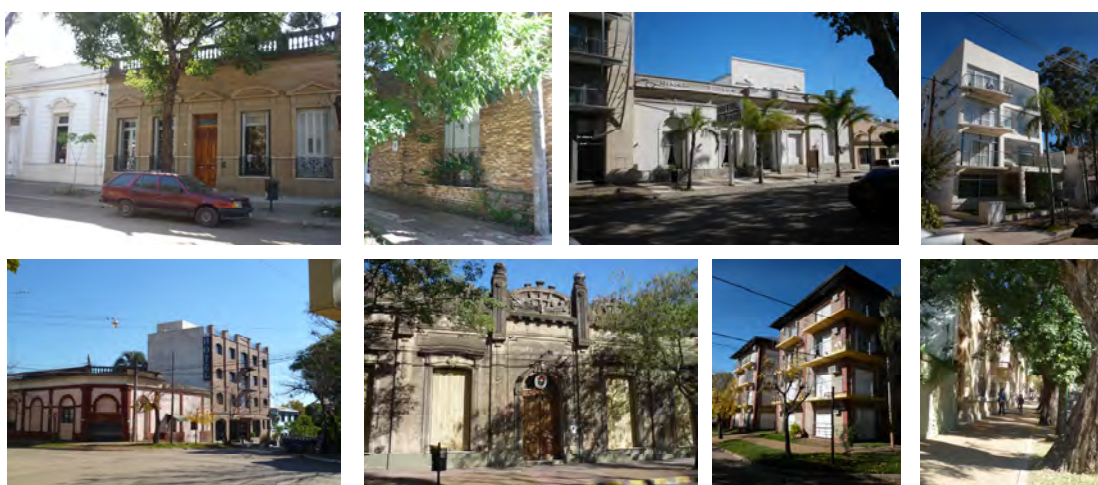
<sup>195</sup> Lucchini le atribuye obra en las ciudades de Gualeguaychú, Gualeguay, Concepción del Uruguay y en el Palacio Urquiza en San José, lo que no deja de ser un testimonio más de la interacción entre ambas márgenes del bajo Uruguay.

Pero en general, y sobre todo en las periferias es común la modalidad de autoconstrucción, en la que es el propietario, con ayuda de un obrero especializado, quien construye y mejora su propia vivienda. Esto continúa sucediendo actualmente en las ciudades uruguayas, a pesar de los controles de las municipalidades.



**Figura 147- Imágenes de Paysandú**

Fotos: Sebastián Germil



**Figura 148- Imágenes de Colón**

Fotos de la autora

De los casos estudiados se concluye que la evolución morfológica de las ciudades vinculadas directamente a la cabecera de los puentes binacionales, es similar en ambas márgenes del bajo Uruguay.

Los crecimientos se realizan por extensión del tejido urbano sobre el área productiva, en la que los usos agrícolas se sustituyen progresivamente por los urbanos.

Las áreas centrales se densifican consolidando una manzana de borde cerrado, en las que las construcciones se alinean sin retiros frontales o laterales, definiendo el espacio público que, en general, está caracterizado por la presencia de arbolado.

Este espacio se expande visualmente una vez que, alejados de las zonas centrales (en torno a las plazas principales y los ejes comerciales que conforman el centro de la ciudad), las construcciones se retiran de los límites del predio. En general en varias zonas de la ciudad se da la coexistencia de viviendas con retiros y sin ellos, lo que denota la ausencia de normativa al respecto, o su incumplimiento.

Las periferias se caracterizan, en todos los casos, por la coexistencia de parcelaciones tradicionales, ocupadas predio a predio por viviendas individuales, y conjuntos habitacionales de distinto porte.

En el caso de las ciudades uruguayas, este proceso se ha dado sin un marco planificador que lo regule. Los diferentes planes que se realizan para la ciudad, o no han sido aprobados, o no han sido aplicados como en el caso del plan de 1996 para la ciudad de Paysandú. La ciudad ha evolucionado respondiendo a las demandas de suelo urbano para diferentes usos a través de la sustitución de tipos arquitectónicos o de nuevos fraccionamientos sobre las parcelas productivas de su entorno. El resultado en ambas márgenes es idéntico, como puede apreciarse en las imágenes de las tres ciudades.

## El siglo XXI

Las principales transformaciones en el bajo Uruguay en la última década están directamente vinculadas a los cambios en la producción.

La instalación de la fábrica de pasta de celulosa **Botnia (actual UPM)** en la margen izquierda del río Uruguay, no sólo genera nuevas tensiones por la magnitud del emprendimiento, sino que propicia el desarrollo de la forestación para abastecer sus demandas.

No se consideran en esta investigación los posibles impactos ambientales, ni los conflictos binacionales que se generan por la instalación de UPM, sin embargo es pertinente mencionar los **impactos en el territorio** ocasionados por estas iniciativas.

El primero de ellos, en el territorio uruguayo, comienza previamente a la instalación de la planta industrial y ya se ha mencionado: el **desarrollo de la forestación** que

conlleva modificaciones en el paisaje y desplazamiento de la ganadería. Esta se concentra fundamentalmente en los departamentos de Río Negro y Paysandú.<sup>196</sup>



**Figura 149- Fábrica de pasta de celulosa Botnia-UPM**  
**Imagen del Google Earth, ubicación en el bajo Uruguay y vista de la misma desde la**  
**costa argentina**  
 Foto de la autora

El segundo impacto es sobre los **medios de transporte e infraestructura vial**. Se pone en crisis el sistema de carreteras y puentes que no están dimensionados para absorber la cantidad de camiones trasladando madera hacia la “pastera” y los puertos, ni el deterioro que provoca la carga de éstos sobre la infraestructura vial. El ferrocarril vuelve a ser considerado una opción y se han mantenido los ramales hacia el litoral, que parecían condenados a desaparecer, como ya ha sucedido con varios tramos de la infraestructura ferroviaria. **El puerto de Fray Bentos se reactiva** como puerta de salida de la madera de la región litoral mientras barcasas de pasta de celulosa salen desde la planta y **terminal portuaria de UPM** hacia

<sup>196</sup> En las últimas décadas del siglo XX Uruguay promueve y subsidia el desarrollo de la forestación con especies comerciales con el objetivo de desarrollar la fabricación de pasta de celulosa. En el año 2005 existían 800.000 hectáreas forestadas de pinos y eucaliptus y se aspiraba a llegar a los tres millones. El departamento de Río Negro en el que se localiza UPM, es el que concentra la mayor superficie del país forestada con eucaliptus. En Argentina, la superficie forestada se concentra en las provincias de Misiones y Entre Ríos y llegaba, en ese mismo año, a las 220.000 hectáreas. Si bien la provincia de Corrientes se mostró receptiva a la instalación de plantas de celulosa, no así Entre Ríos. Es necesario aclarar que Argentina cuenta con diez plantas de pasta de celulosa, seis de ellas sobre el río Paraná.

Nueva Palmira. **La navegación del bajo Uruguay se reactiva**, al menos sectorialmente, a través de este emprendimiento.

Otro tipo de impacto territorial a escala urbana, pero no menor dado el tamaño de la ciudad de Fray Bentos, es la afluencia de población en el período de construcción de la fábrica y el momento de desarrollo económico por la generación de empleos directos e indirectos en la misma.<sup>197</sup>

Fácil es de suponer las expectativas que se generaron, no sólo en la ciudad de Fray Bentos, que no ha logrado superar el desempleo ocasionado por el cierre

definitivo del frigorífico Anglo, sino en toda la región. Se mejora la hotelería y la oferta de alojamiento en general, se instalan nuevos comercios y se incrementa la oferta gastronómica. Pero también se genera una ciudad paralela, un campamento en el que se alojan los que vienen atraídos por la posibilidad de trabajo directo o indirecto, formal o informal. Una vez concluida la obra, la realidad es diferente a la imaginada. Los puestos de trabajo que genera son sólo 300, bastante menos de los esperados. La ciudad se vacía, los comercios cierran. La imagen actual no difiere demasiado de la anterior, sin las expectativas de la construcción de la pastera. Quedan algunas decenas de casas nuevas, construidas para los técnicos y cuadros de la empresa, y una enorme frustración para el conjunto de la ciudad.



**Figura 150- Fray Bentos**  
**Crecimiento urbano generado por la construcción de Botnia-UPM**

Fuente: Elaboración propia

<sup>197</sup> El Estudio del Impacto Socio-económico del Proyecto de la planta de celulosa que presenta Botnia en 2004 plantea, para la etapa de construcción, la creación de 4.800 nuevos puestos de trabajo directos e indirectos en el departamento de Río Negro en el que se va a instalar. Este número desciende a 690 en el departamento para la fase operativa, una vez terminada la obra. Las cifras para Paysandú y Soriano, los departamentos linderos, son mucho menores.

La forestación en la provincia de Entre Ríos se continúa desarrollando a lo largo de la ruta 14, fundamentalmente en los departamentos de Colón, Concordia y Federación (este último en Corrientes, en el río Uruguay medio, fuera del ámbito de estudio). Existen en la zona numerosos aserraderos y fábricas de paneles que utilizan la forestación del área. En 2011 se está realizando la **ampliación de la ruta 14** a autopista de doble vía para absorber el flujo de camiones que circulan por la misma. Según la información dada por el Bank Information Center<sup>198</sup>, el objetivo de esta ampliación es la integración regional, pero no con Uruguay, sino con Brasil, para el intercambio de mercaderías. Esta nueva vía refuerza la dirección norte-sur, utilizando el territorio entrerriano del bajo Uruguay como corredor de paso hacia Uruguayana-Paso de los Libres.

No sólo no brinda ninguna posibilidad de reactivación de la navegación, sino que, directamente, compite como una alternativa a la misma.



**Figura 151- Trazado de la ruta 14, Argentina**

Fuente: Elaboración propia sobre información de la Secretaría de Transporte, Argentina

La agricultura también experimenta cambios importantes.

El avance del **cultivo de la soja**, con fuerte presencia de inversiones argentinas, ocupa cada vez más zonas del territorio uruguayo, desplazando la producción ganadera tradicional. “La soja empieza a tomar el status de monocultivo cuando otras alternativas productivas pasan por períodos de crisis, como es el caso de la lechería. Pero también cuando se comienza a disociar la propiedad de la tierra y la

<sup>198</sup>“ El Bank Information Center trabaja con la sociedad civil en países en desarrollo y países en transición para influir en el Banco Mundial y otras instituciones financieras internacionales para promover la justicia social y económica y la sostenibilidad ecológica.” Extraído de [www.bicusa.org](http://www.bicusa.org)

unidad de producción: el productor que trabaja tierras de terceros.” (Guibert et al, 2011, p.21) Esta modalidad, que se impone en Argentina en los años 90, salta la frontera hacia el Uruguay en los primeros años del siglo XXI apoyada por una estabilidad macroeconómica y facilidades para la inversión extranjera. El cultivo de soja desplaza al engorde vacuno y en menor medida a la lechería. La rotación de cultivo con pasturas, propia de la actividad ganadera, se transforma en un sistema de agricultura continua trigo-soja.(Guibert, et al, 2011)

Entre el año 2000 y el 2009 pasa de menos de 5.000 hectáreas sembradas en el territorio uruguayo, a 850.000. (Ceretta, Sawchik y Quincke, 2010)<sup>199</sup> Son los departamentos del litoral del río Uruguay los que más desarrollan esta producción, principalmente en Soriano y Río Negro.

En Argentina la soja se ha desplazado ocupando zonas cada vez más amplias, incrementando en un 300% la superficie cultivada entre 1995 y 2003. Este desplazamiento se ha producido desde la Pampa a las provincias del noroeste y noreste, entre ellas la de Entre Ríos (Guibert, 2009). Sin embargo no es representativa su presencia en la margen argentina directamente vinculada al río Uruguay, en los que se incrementa la producción de citrus y la cría de aves para consumo (pollos).

Otro cambio lo introduce el arándano, que comienza a producirse fundamentalmente en Salto, Paysandú<sup>200</sup> y Concordia y responde a las demandas del hemisferio norte. Este, de menor impacto territorial por la superficie afectada, puede constituirse en un nuevo factor de desarrollo local, fortaleciendo territorios en manos de pequeños y medianos productores y frenando el avance del monocultivo, fundamentalmente sojero.<sup>201</sup>

El **desarrollo del “feedlot”**<sup>202</sup> para el engorde de ganado, con los cambios en la producción agrícola que conlleva, sus modificaciones en el paisaje productivo, y los impactos ambientales que puede ocasionar su generalización. El Uruguay recién comienza a incursionar en esta modalidad. En Argentina, el 75% de la carne que se consume proviene de animales criados en feedlot, la que, además de un engorde

---

<sup>199</sup> Datos obtenidos de las presentaciones de la jornada del Ciclo Agro en Foco: "FOCO SOJA" realizada en agosto de 2010, por el Instituto Iberoamericano de cooperación para la Agricultura, disponibles en [www.iica.org.uy](http://www.iica.org.uy), consulta el 23-09-2011.

<sup>200</sup> En Uruguay también se produce en la costa suroeste del Río de la Plata.

<sup>201</sup> La demanda de este producto por sectores de alto poder adquisitivo le da amplios márgenes de rentabilidad, además de una creciente demanda de los países nórdicos.

<sup>202</sup> El Feedlot es un sistema intensivo de producción de carne que permite lograr un engorde rápido de los animales vacunos. Los animales se encuentran encerrados en corrales, con poco espacio para moverse y se les proporciona la alimentación. Este proceso puede darse hasta dos veces en el crecimiento y engorde, complementándose con etapas en que el ganado se libera a la pradera con pasturas naturales o mejoradas.

rápido y controlado, permite liberar suelo para otros usos más rentables, como el cultivo de soja. (Schwarzahans, XXX) Sin embargo este sistema, además de provocar alteraciones en el paisaje (las praderas son sustituidas por corrales), es altamente contaminante ya que concentra una gran generación de residuos sólidos, semisólidos y líquidos que deben ser tratados.

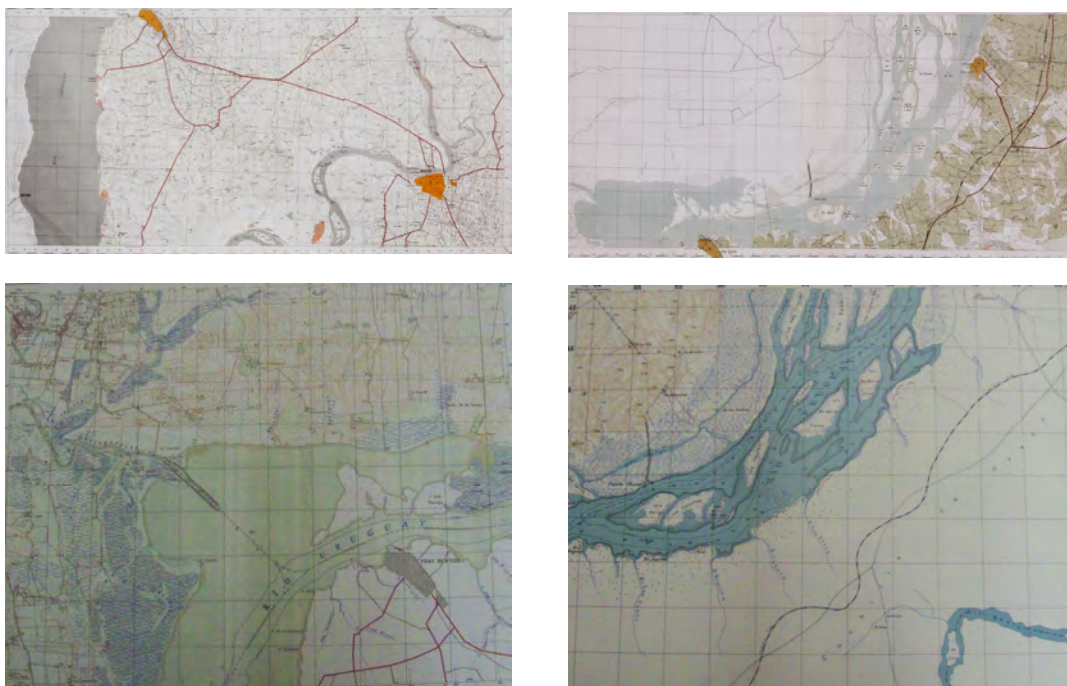
El turismo termal es otra de las actividades instaladas en el bajo río Uruguay en ambas márgenes. En la provincia de Entre Ríos existen, al menos ocho establecimientos termales en el área y cinco en el litoral uruguayo. Si bien esta es una actividad creciente, no ha provocado grandes cambios en el territorio, dado la modalidad y escala de los emprendimientos.

Todos estos procesos pueden incluirse como tendencias robustas ya instaladas en el litoral. Fundamentalmente los vinculados a la producción provocan modificaciones en el territorio. En esta primera década del siglo XXI, los principales cambios en el bajo río Uruguay se han producido en la margen uruguaya y de éstos, los más significativos directa e indirectamente, provienen de la instalación de UPM. Todos ellos han respondido a modificaciones en la producción tradicional o a la incorporación de nuevos desarrollos productivos y no han logrado revertir el rol del río como frontera. Excepto la incipiente navegación provocada por la instalación de la fábrica de celulosa, el territorio se transforma sin mirar el río y así se representa.

A diferencia de la cartografía de los períodos anteriores los planos oficiales del Servicio Geográfico Militar uruguayo y del Instituto Geográfico Militar argentino, a escala 1:50.000, no brindan prácticamente ningún dato sobre el territorio de la nación vecina. Se analizaron las cartas: Nuevo Berlín y Fray Bentos-Mercedes, del Servicio Geográfico Militar uruguayo de 1962 y 1964; y Puerto Unzué y Colonia El Potrero del Instituto Geográfico Militar argentino de 1949 y 1975, que permiten abarcar la ciudad de Fray Bentos y alrededores, hasta la actual localización del puente internacional.<sup>203</sup> Tratándose de documentos que pueden considerarse equivalentes en cuanto a su procedencia y características técnicas, su análisis pone en evidencia similitudes y diferencias en la representación del territorio propio y el de la nación vecina.

---

<sup>203</sup> No habiéndose localizado cartografía que coincidiera en la fecha de ambos servicios, se optó por trabajar con los planos más próximos en su fecha de realización.



**Figura 152- Planos del Servicio Geográfico Militar Uruguayo y del Instituto Geográfico Nacional argentino a escala 1:50.000**

La selección de elementos para describir el territorio propio en cada carta coincide en cuanto a la caracterización de la infraestructura vial carretera y ferroviaria, puertos y aeropuertos de distinta categoría, que quedan identificados en la leyenda explicativa de cada una. También son coincidentes en el dibujo e identificación de elementos naturales (bosques, áreas inundables, curvas de nivel, barrancas, cursos de agua) y en los trazados urbanos y parcelaciones rurales. La diferencia está en el grado de detalle en cuanto a la identificación de construcciones singulares y elementos vinculados a la producción que aparecen mucho más desarrollados en la cartografía argentina que describe su territorio con más minuciosidad. Tipos de silo, de reservorios de agua, de fábricas, molinos forman parte de los elementos descriptos en la cartografía de la banda occidental y no de la oriental.

La preocupación por describir el propio río Uruguay también presenta diferencias en ambas. Pese a no ser una carta específica para la navegación, la cartografía argentina detalla su batimetría, identificando el canal de navegación, mientras que en la uruguaya el río es un plano de color, sin datos.

Pero la coincidencia en los dos casos es la representación del territorio de la nación fronteriza. Los elementos representados son mínimos: centros poblados, cursos de

agua, áreas inundables, carreteras y ferrocarril.<sup>204</sup> En esta cartografía oficial, **el río es una frontera y sólo interesa esbozar la otra margen.**

### **La realidad local**

Sin embargo, a escala local se desarrollan estrategias de comunicación en ambos márgenes. Algunas son propias de la frontera, como el abastecimiento que realizan los habitantes de una y otra margen en la contraria, dependiendo del cambio favorable a la economía doméstica. También se desarrollan actividades laborales en una y otra margen, o se acude en busca de servicios de salud y educación. Prueba de esta interacción a escala local la da la existencia de servicios diarios de transporte colectivo que atraviesan la frontera. Autobuses locales unen Fray Bentos con Gualeguaychú y Paysandú con Colón, entre Salto y Concordia existe un servicio de lanchas que cruza el río diariamente. Desde el ámbito institucional, las universidades de Salto y Concordia comienzan a desarrollar proyectos académicos comunes. En la actualidad se está desarrollando una investigación conjunta entre la Universidad de la República y la de Concordia sobre la oferta laboral y el desarrollo turístico.

### **Tensiones en el territorio**

A partir del siglo XX, el territorio del bajo Uruguay comienza a dar la espalda al río que consolida su rol como frontera, debilitándose el papel de estructurador territorial que ha tenido hasta este momento.

Si se tienen en cuenta las principales transformaciones territoriales en este período, incluso hasta la actualidad, los procesos en ambos márgenes del bajo Uruguay siguen siendo similares.

En manos de las instituciones públicas, el desarrollo de la colonización agrícola en la margen oriental, unos años desfasada de la entrerriana, y con diferencias en su materialización, establece un modelo de ocupación del suelo rural que caracteriza al litoral. La evolución de la actividad privada vinculada a la carne es la misma en torno al río. El trazado y consolidación de las infraestructuras de transporte terrestre se desarrolla de igual manera, reforzando la centralidad de Montevideo y Buenos Aires.

---

<sup>204</sup> Un dato interesante: la carta uruguaya presenta, como una doble línea punteada, el posible trazado del puente entre ambas orillas, que recién será construido quince años más adelante.

Las ciudades principales en ambas márgenes experimentan procesos similares de crecimiento, en el mismo período, presentando imágenes coincidentes en los modos de ocupación del tejido, las formalizaciones arquitectónicas y las características del espacio público.

Incluso las tendencias instaladas hoy en el territorio coinciden: monocultivo (forestal o sojero), turismo termal, nuevas técnicas para el desarrollo ganadero, se desarrollan en una y otra banda del Uruguay.

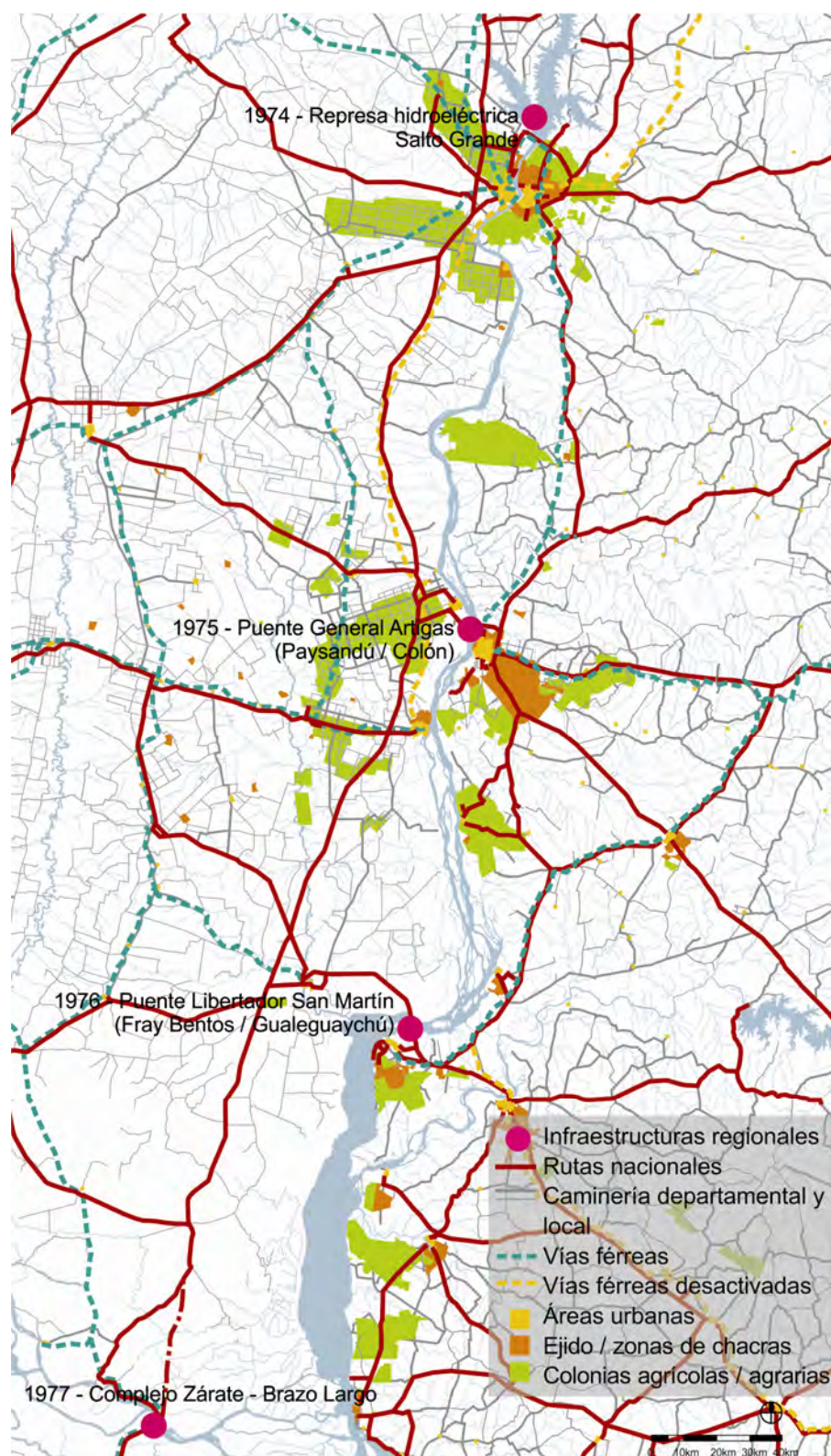
También es similar el proceso que se da en ambas márgenes. Ya en el período pasado, los estados desarrollan políticas de protección a la producción y el trabajo local, limitando e impidiendo, mediante trabas arancelarias, aduaneras y de migración, el cruce del bajo Uruguay. La actividad productiva en la región decae y en consecuencia lo hace el transporte de la producción por el río. El cambio en las políticas de recepción de inmigrantes contribuye al reforzamiento de la frontera. El desarrollo de las comunicaciones que materializan ambos estados, confluyendo a ambas capitales, terminarán por girar las tensiones en torno al bajo Uruguay. **Por primera vez el río parece una verdadera frontera**, en la que una margen mira a la otra.

Sin embargo, desde el propio territorio emergen señales que dan cuenta de otra realidad. El cruce cotidiano de uruguayos y argentinos hacia una y otra margen<sup>205</sup>, las iniciativas de realización de proyectos académicos conjuntos, demuestran la **existencia de vínculos que se superponen a la frontera**.

**Esta dicotomía entre el río frontera y el puente que mantiene los lazos y vínculos entre sus habitantes, es la que marca el rol del bajo Uruguay hoy.**

---

<sup>205</sup> No nos referimos aquí al tránsito turístico, sino al del poblador de las ciudades del bajo Uruguay.



**Figura 153- Plano síntesis**  
**El territorio del bajo Uruguay hoy**  
 Fuente: Elaboración propia

## SINTESIS



A través de los seis capítulos que conforman la tercera parte de esta investigación se ha procurado explicar e interpretar cómo se genera el paisaje del bajo Uruguay, el origen de sus trazas y los momentos más relevantes en la estructuración del territorio hasta su imagen actual. Esta lectura retoma las huellas, identificadas en la descripción realizada en los capítulos tres y cuatro, y las analiza a través de los diferentes modos en que las culturas que han habitado el bajo Uruguay han transformado el territorio de sus márgenes. Aborígenes, misioneros, conquistadores, colonos -ganaderos primero y agricultores posteriormente- industriales y empresarios han superpuesto sus lógicas de ocupación y transformación sobre el espacio que ocupan, y lo continúan haciendo. A las estrategias de supervivencia de los primeros pobladores, se suman las económicas, las de control y dominio del territorio y, finalmente las resultantes de lógicas transnacionales. Entre estas últimas la ejecución de la obras de infraestructuras con préstamos internacionales, la instalación de Botnia-UPM y las tendencias instaladas en el avance del monocultivo de forestación y soja, aún siguen produciendo modificaciones.

El mapa actual del bajo Uruguay es el resultado de este proceso, en el que las relaciones entre el medio físico y social construyen territorio. Estas relaciones se materializan a través del trabajo, compuesto de energía e información activadas para obtener los recursos necesarios para la vida de las sociedades. Es la proyección de este trabajo en el espacio lo que construye el territorio. (Raffestin, 2005) En el bajo Uruguay la producción del territorio es el resultado de la acumulación de múltiples territorialidades que quedan en evidencia al reconstruir el proceso histórico de su estructuración.

Los análisis de la cartografía permiten desvelar algunas lecturas. "Representar el territorio ya es apropiárselo. Ahora bien, esta representación no es un calco, sino siempre una construcción. En primer lugar el mapa se traza para conocer y después para actuar". (Corboz 1983, p31) La evolución de la cartografía da cuenta de como ha sido esa construcción a lo largo del tiempo. Pero es la construcción oficial de la imagen del territorio, ya que todos los mapas utilizados son generados por cartógrafos vinculados a las centralidades político-administrativas; la corona, la

iglesia que estaba establecida colonizando territorio a través de las misiones, los estados que confeccionaban sus propios mapas. Aún en este último caso, hasta avanzado el siglo XX, el bajo Uruguay es un territorio que, cuando no se describe con detalle, es posible encontrar una fundamentación estratégica en comparación con la atención que se dedica a la frontera con Brasil como potencial agresor. Precisamente es la cartografía oficial actual, la que brinda menos detalles sobre el país vecino, el río Uruguay se representa ahora como límite.

A través de los relatos se ponen en evidencia múltiples miradas a veces utilitarias, como en el caso de los primeros navegantes o de los enviados de la corona cuyas apreciaciones tienen como objetivo apoyar la conquista o el dominio; otras más contemplativas como los relatos de los primeros viajeros y finalmente los relatos de los colonos y de sus descendientes quienes establecen lazos de identidad con estos territorios. Las descripciones varían a lo largo del tiempo. Desde la visión europea ambas márgenes del bajo Uruguay no parecen salir muy bien paradas en las primeras crónicas. Un vasto territorio hostil e inseguro, poblado de aborígenes con los cuales era difícil, sino imposible, tratar. Aún los misioneros relatan las dificultades para mantener a los indígenas en las tareas que debían cumplir en las vaquerías, además de la amenaza que representaban los indios infieles y las dificultades de transitar cuando los cursos de agua estaban crecidos. Luego una campaña desolada, inculta, a la que, con el paradigma europeo, había que culturizar a través de la introducción de hábitos de trabajo que además permitiera sacar provecho de estas tierras fértiles y productivas. Pueblos pobres y poco atractivos a orillas del río. Gauchos y malones indígenas transitando libremente y tomando lo que necesitaban sin importar a quien pertenece. Recién a mediados del siglo XIX aparecen menciones a los valores escénicos de sus paisajes y a algunas virtudes de sus poblados o de sus pobladores, con excepción de los europeos ya establecidos a ambos lados del río Uruguay.

La actividad de las fábricas de conserva de carnes, en particular la de Fray Bentos, constituye un foco de atención para el viajero, que en general relata con mucho detalle todo el procedimiento. Finalmente, desde dentro del territorio, las crónicas de las colonias dan cuenta de un comienzo similar en ambas márgenes del bajo Uruguay, pero de una evolución posterior bastante diferente.

### **Siempre el río es un gran protagonista.**

Las decisiones sobre las formas de ocupación en el bajo Uruguay, tanto públicas como privadas, motivadas por intereses de dominio territorial o de desarrollo productivo han sido similares a lo largo de todo el proceso de estructuración territorial. Las Leyes de Indias, la Ley Avellaneda en el caso argentino y el

Reglamento para el trazado de pueblos y colonias en el Uruguay y las Company Towns han sido los referentes para el trazado de ciudades, colonias agrícolas y pueblos industriales a ambos lados del río. Incluso han coincidido en los criterios para su localización en relación al bajo Uruguay.

## **PARTE IV**

### **El bajo río Uruguay: dos naciones ¿un territorio?**



La cuarta parte de esta investigación presenta la discusión de las hipótesis y formula una respuesta a la pregunta inicial.



## CONCLUSIONES

## El bajo río Uruguay territorio / territorios



*"Pertenece a una región cuyo relieve manso va desde la llanura absoluta, implacable, como lo es la Pampa, hasta las empinadas colinas riograndenses. Un mismo clima, una flora casi idéntica, una fauna similar, una red fluvial solidaria, una amplia y accesible costa sobre el Río de la Plata y el Océano Atlántico: he aquí los caracteres comarcales de las bases físicas sobre las que se desarrollará, en múltiples y conflictivas etapas, el coloquio entre la Civilización y la Barbarie, el Puerto y el Territorio, el Campo y la Ciudad, lo Cosmopolita y lo Criollo, el Viejo Mundo Europeo y el Nuevo Mundo Americano, la Tradición y el Progreso."*  
Vidart, 2012,p.12

La construcción de un territorio es un proceso complejo. Sobre un espacio caracterizado por la geografía, las sociedades producen modificaciones, una y otra vez, proyectando energía e información a través del trabajo. (Raffestin, 2005) La imagen del territorio es el resultado de este proceso, producto del vínculo entre geografía y sociedad.

Esta tesis identifica las huellas que éste vínculo ha dejado en el territorio del bajo Uruguay, desde su génesis.

En algunos casos las señales que dejan estas modificaciones se pierden a lo largo del tiempo, o al menos se debilitan, siendo sustituidas por nuevas transformaciones. Sin embargo es posible darles visibilidad a través del relato histórico. Esto sucede en el bajo Uruguay, en el que los primitivos habitantes, en comunión con el ambiente, tan sólo introducen los cambios estrictamente necesarios para su subsistencia como sociedad. Y éstos son pocos y sutiles.

En otros casos las transformaciones perduran hasta la actualidad, conformando la imagen del territorio, su paisaje.

La aproximación realizada en la segunda parte de esta investigación nos ha permitido interpretar la evolución general de este paisaje. Las escalas de abordaje en esta etapa abarcan la totalidad del ámbito de estudio, aunque se realizan las aproximaciones necesarias para comenzar a detectar matices en la conformación y caracterización de los centros poblados, o en la estructura rural. Esta interpretación

nos ha descubierto las huellas más evidentes de las transformaciones del soporte material.

El estudio de la construcción histórica del territorio, desarrollada en la tercera parte, permite explicar cómo se ha generado este paisaje a través de la interacción de las sociedades con el medio físico. Trabajando a escalas de mayor aproximación, el paisaje del bajo Uruguay se va dibujando hasta su imagen actual.

El atlas recoge los aspectos que, a través de la tesis, emergen como más importantes en la estructuración del territorio del bajo Uruguay. La elaboración de este documento y la selección de las imágenes que lo componen, surgen desde el proceso de investigación, y conforman una síntesis gráfica de la misma.

### **Huellas en el territorio**

La historia de la génesis y evolución de este territorio, basada en el análisis de documentos escritos y cartográficos y en crónicas de época, pone en evidencia y explica la existencia de diferentes procesos en su conformación. Cada uno de ellos deja su huella, no siempre evidente.

- Un primer proceso determinado por las más de seiscientas generaciones de aborígenes que habitaron este territorio antes de la llegada del conquistador y que crearon diferentes estrategias para perdurar a los cambios climáticos y medioambientales. No sólo sobrevivieron, sino que además lograron el desarrollo de sus sociedades, obtuvieron los recursos para vivir y expresar sus valores culturales y simbólicos a través de rituales de enterramiento, expresiones artísticas y manejo del terreno para su afincamiento. Los conocimientos fueron transmitidos de generación en generación entre las diferentes culturas. (Consens, 2009)

En apenas doscientos años, a lo largo de seis generaciones, desde los primeros náufragos y desertores de las expediciones europeas, hasta el desarrollo de la conquista, la población indígena se reduce al cinco por ciento de la original. Las características geográficas del territorio no impiden el ingreso del conquistador a todos sus rincones. El impacto sobre las sociedades indígenas es devastador (exterminio, esclavitud, raptos de mujeres y enfermedades terminan por diezmarlos). La única manera de sobrevivir es la de permanecer invisibles, cambiando hábitos y modos de vida, reduciendo los grupos ya desarmada su original estructura familiar, ocultándose en lugares recónditos. Esta estrategia de lograr la mayor invisibilidad hace que los sitios de residencia se oculten cuidadosamente y sean habitados por

muy poco tiempo, lo que provoca una equivocada valoración de su cultura, como si ésta fuera basada en la pobreza material e incapacidad tecnológica.

El primer gran cambio en la definición del territorio aborígen que ocupaban las diferentes familias fue la introducción del caballo que es adoptado rápidamente como medio de traslado por los indígenas. Las distancias que se recorren habitualmente por día se multiplican por cuatro. Cambia el área de influencia de las distintas comunidades y con ella la posibilidad de dominio sobre el territorio. Adquieren mayor supremacía y jerarquía aquellas que dominan tempranamente este medio de transporte.

El otro gran cambio lo producen las ya mencionadas estrategias de invisibilidad frente a la invasión de sus territorios. (Consens, 2009)

Cada una de estas situaciones define un territorio diferente, difícil de mapear, al menos con relativa precisión, ya que ellos mismos se encargan de borrar sus huellas.

Finalmente en el denominado período colonial surge una nueva estructura que termina por eliminar inexorablemente los desperdigados, y a esa altura promiscuos grupos indígenas. En la nueva sociedad, ser indígena impuso roles y posibilidades de desarrollo menoscabadas. La nueva realidad se encargó, casi hasta hoy, de hacerlos desaparecer, incluso culturalmente. Los indígenas de segunda y tercera generación van desarrollando estrategias de mimetización para sobrevivir, integrándose a la nueva sociedad hegemónica. **El bajo Uruguay aborígen no ha dejado huellas físicas visibles en el territorio.** Sin embargo, la presencia de las diferentes parcialidades indígenas, que desaparece como huella material, permanece durante largo tiempo, formando parte de la idiosincrasia de los pobladores de esta región.

- Un segundo proceso que está relacionado con el desarrollo de la ganadería, en el que estas tierras, que eran consideradas “sin provecho”, adquieren un aprovechamiento económico real. Las primeras incursiones en busca del ganado cimarrón no dejan asentamientos permanentes. Desde Buenos Aires se otorgan “permisos de vaquería”, para obtener cueros y grasa. Desde los pueblos misioneros se realizan expediciones en busca de ganado para las estancias. Pero también se produce una intensa actividad ilegal en la búsqueda de ganado. Inclusive desde Brasil avanzan expediciones de “bandeirantes” sobre los territorios de la Corona. Estas primeras expediciones buscan las desembocaduras de ríos y arroyos donde el ganado va a abreviar. En ellas establecen campamentos temporales que no tienen mayor impacto territorial.

Al igual que los primeros asentamientos indígenas, las señales en el territorio de los primeros fuertes, los antiguos caminos de postas o los campamentos de las expediciones de corambreros y faeneros, se han tornado prácticamente invisibles. La recuperación de estas señales va de la mano del rescate arqueológico de las mismas.

En otros casos, como en la estructuración de los predios rurales de uso ganadero, las transformaciones en el territorio van evolucionando hasta adquirir su imagen actual. Estas modificaciones son la consecuencia de dos hechos fundamentales: los procedimientos para acceder a la tierra y los cambios productivos asociados a nuevas tecnologías, pero también a nuevos productores.

Una vez desmanteladas las enormes estancias jesuíticas, cada jerarca venido de Europa reparte las tierras de su jurisdicción. Los beneficiarios son vecinos, muchas veces afincados en ciudades, en otros casos son personajes allegados a las autoridades de la corona o militares que reclaman una tierra que no les pertenece. En varias oportunidades se adjudica una porción de tierra a más de una persona, lo que termina generando conflictos de larga y difícil solución. A su vez colonos, y a veces indígenas provenientes de otras regiones, se asientan en tierras cuyos títulos pertenecen a militares, comerciantes o jercas que habitan en las ciudades. En este confuso escenario se comienzan a desarrollar explotaciones de ganado, y obviamente contrabando.

Con este marco de inestabilidad e ilegalidad se va conformando la nueva sociedad y su territorio. Es frecuente ver en los planos de las grandes estancias no sólo los puestos de vigilancia, sino además los “vecinos” ya establecidos en ellas. Junto con ellos, y en las zonas de difícil acceso, se establecen los marginados de la sociedad. Ya no son indígenas, son gauchos fuera de la ley: “matreros”. El mundo rural de la estancia cimarrona se caracteriza por el trato igualitario, sin diferencias de clase o casta, sin servilismo y sin leyes claras. El inglés William Hudson vive y recorre estas tierras en el siglo XIX. A su regreso a Inglaterra, relata su experiencia en la novela “La tierra purpúrea”. En esta novela, considerada la primera sobre el tema nacional, basada en su viaje por el Uruguay pastoril y caudillesco de la segunda mitad del siglo XIX escribe: “Es la perfecta república: el sentimiento de emancipación que en él experimenta el caminante del Viejo Mundo es indescriptiblemente fresco y novedoso.....Es algo más que esas sensaciones corporales lo que experimentamos cuando por primera vez nos mezclamos con nuestros prójimos en un lugar donde todos los hombres son absolutamente libres e iguales como aquí....Aquí el dueño de muchas leguas de tierra y de innumerables ganados se sienta a hablar con el pastor a sueldo, un pobre tipo descalzo, en su rancho lleno de humo, y ninguna diferencia de casta o clase los separa, ninguna conciencia de sus

posiciones tan abismalmente diferentes enfría la cálida corriente de simpatía entre los corazones humanos”.(Hudson, 1885, p. 266)

Si en la mayoría de los casos no estaba claro a quién corresponde la posesión de los vastos territorios, menos aún lo estaba claro cómo gobernar estas tierras.

Sin embargo, poco a poco se va consolidando la estructura del territorio ganadero. El alambrado de los campos fija definitivamente esa estructura, que luego se va subdividiendo hasta su configuración actual. Con la llegada de inmigrantes, fundamentalmente ingleses, se aplican nuevas tecnologías que mejoran la producción. No sólo se modifica la estancia, sino además las condiciones de vida del propietario y los trabajadores. **El alambrado y los grandes “cascos de estancia” configuran un nuevo paisaje en la penillanura que perdura hasta la actualidad, caracterizando este ámbito.** Sobre la estructura territorial ganadera se superpone la producción cerealera en la región, siempre complementaria de la primera.

- El tercer proceso está caracterizado por la instalación de las colonias agrícolas. A diferencia del uso extensivo, que modifica paulatinamente la estructura predial, **la colonización agrícola transforma el territorio en un solo gesto.** Los trazados de la parcelación de uso intensivo se aplican según planos generados para cada colonia. Con formalizaciones diferentes en una y otra margen del bajo Uruguay, modifican el paisaje de las estancias ganaderas.

Sobre el parcelario impuesto por las instituciones (Ley Avellaneda en Entre Ríos, el Reglamento para el Trazado de Pueblos y Colonias primero y el Instituto Nacional de Colonización posteriormente en Uruguay), o por los propietarios de las tierras en las que se asentaron, los inmigrantes aplican sus modos de hacer tradicionales y, en muchos casos, reproducen la arquitectura de sus lugares de origen. Traen sus herramientas, sus costumbres, su idioma y van así dotando de características particulares distintas partes del territorio.

Es en las colonias, donde confluyen las manifestaciones identitarias más variadas. Los modos de producción han evolucionado y se han modificado, adaptándose a las demandas actuales. A los inmigrantes originales se han sumado otros, provenientes de diversas partes del mundo y también criollos. En este proceso han quedado atrás las técnicas tradicionales. A modo de ejemplo, los campos de girasol de los inmigrantes rusos de San Javier, que trajeron con ellos la tradición de su cultivo y la primera fábrica para el procesamiento del aceite, ya no caracterizan el paisaje de la colonia. Sobre la misma estructura, la actividad agrícola se desarrolla en huertas, citrus y forestación y comparte espacio con la ganadería. Sin embargo muchas de

las tradiciones se mantienen; festividades, gastronomía, danzas, celebraciones religiosas y, en algunos casos, se ha procurado mantener el idioma original generando programas de enseñanza del mismo.

**La estructuración del territorio queda determinada desde la instalación de la colonia, la sucesión de estos fraccionamientos genera una nueva imagen del paisaje del bajo Uruguay.**

- Las instalaciones de saladeros y caleras primero y de los frigoríficos posteriormente conforman un cuarto proceso en la caracterización del paisaje del bajo Uruguay. La presencia de sus instalaciones jalona el río. Son testimonio de una región próspera que se proyecta al mundo a través de su industria. Las instalaciones de sus puertos y embarcaderos, en la mayoría de los casos deteriorados o destruidos totalmente, son los vestigios de esta conexión directa que el bajo Uruguay tiene con los puertos de ultramar.

En muchos casos son los referentes de las localidades que han generado ellos mismos, en el caso de los pueblos obreros, pero además, de los pueblos cercanos de los que ha sido la principal fuente de trabajo, hasta hace pocas décadas. Su oferta laboral constituye un atractivo para los inmigrantes. En las primeras décadas del siglo XX, el frigorífico Anglo ocupaba el 40 % de la mano de obra local y albergaba entre sus trabajadores más de 60 nacionalidades. En algunos casos estimularon la instalación de emprendimientos cercanos, como la colonia Tomás Berreta que es la principal abastecedora de alimentos para la población vinculada al frigorífico Anglo y que decae cuando la actividad frigorífica cierra. (Garrido, 2010)

Estos enclaves industriales reciben de tierra firme el ganado bovino y ovino, materia prima para su producción que sale por el río desde sus propios puertos y embarcaderos. El ganado llega a ellos por los caminos de tropa, proveniente de las estancias ganaderas. Ocasionalmente el río Uruguay es atravesado por tropas destinadas a saladeros y frigoríficos de la otra margen.

También de tierra firme vienen los operarios que, con diferente grado de especialización, demanda esta actividad. Surgen pueblos en torno a las instalaciones cada vez más grandes y más especializadas. En algunos casos son proyectados y construidos por las propias empresas y perduran hasta hoy. En otros casos son asentamientos espontáneos, rancheríos en torno a la fábrica, que desaparecen cuando la actividad cesa.

Por diversos motivos (nuevas tecnologías, decisiones de los estados) su actividad decae, permaneciendo su presencia como testimonio de un tiempo pasado. Sólo un par sobrevive, pero su actividad es mínima y el río ya no vincula. La producción se

traslada por carretera a la capital, el puerto no funciona, pueblos y ciudades pierden su principal fuente laboral.

Al igual que las colonias, esta actividad se realiza en áreas acotadas y perfectamente delimitadas, aunque a diferencia de las primeras, sus recursos se extraen de territorios más vastos. **Seguramente es el territorio, definido por la colonización agrícola y por la localización de los grandes saladeros y frigoríficos, el que se presenta con mayor nitidez en su configuración, definiendo áreas acotadas.**

- Pero éstos no son los únicos “cadáveres ilustres” del bajo Uruguay. Los diferentes modos de recorrer el territorio conforman un quinto proceso en el que se va construyendo un sistema incremental de puertos, caminos, carreteras y ferrocarriles. Su dibujo en sucesivos planos que muestran su construcción va estructurando una red jerarquizada que responde a los diferentes usos y modos de ocupación. Pero así como se construye, se deconstruye, al menos parcialmente.

Los puertos dejan de funcionar. Las trabas a la navegación de cabotaje, la disminución de la producción, el cierre de los grandes frigoríficos y la necesidad de dragados para el acceso de las nuevas embarcaciones, favorecen el transporte terrestre. Las instalaciones portuarias se vuelven obsoletas y, en la mayoría de ellas, cesa la navegación comercial. Sólo las instalaciones de Nueva Palmira, Concepción del Uruguay, Fray Bentos y Paysandú permanecen activas. De éstas, solamente Nueva Palmira tiene una actividad creciente, vinculada a la hidrovía del río Paraná.

La red ferroviaria que conecta la región con las capitales nacionales, compitiendo y sustituyendo a la navegación fluvial, hoy está desactivada en algunos tramos y ya no traslada pasajeros, sino alguna producción con frecuencias cada vez más escasas, dado el deterioro de la infraestructura.

La conectividad de la zona se realiza por carretera, en ambas márgenes. **Puertos y embarcaderos, estaciones, señalización de pasos a nivel, magníficos puentes son testigos de un tiempo pasado.**

- La construcción del bajo Uruguay urbano marca un sexto proceso en la estructuración territorial. Los puertos de las misiones sientan los primeros antecedentes de lo que será el bajo Uruguay urbano. Es en ellos donde se establecen los primeros habitantes, incluyendo algunos indígenas, agrupados en torno a la actividad que genera el tránsito de mercancías entre el puerto de Buenos Aires y los pueblos misioneros.

El amanzanado determinado por la cuadrícula de las Leyes de Indias ordena las primeras fundaciones y luego se extiende. Puede cambiar su orientación, sus dimensiones y proporciones, pero sólo muy excepcionalmente, en algunos barrios nuevos, o en los trazados de “balnearios” se deforma a imagen de la ciudad jardín.

La ciudad se proyecta en conjunto con su territorio inmediato, que queda bajo su jurisdicción. Sólo Gualeguaychú y Fray Bentos carecen inicialmente de un territorio asociado ya que sus alrededores están ocupados por propietarios privados. Las áreas previstas para ejidos, ocupadas inicialmente por parcelas de uso agrícola intensivo; áreas de “chacras” y huertas, albergan posteriormente crecimientos urbanos que desplazan estos usos. Sin embargo, gran parte de los ejidos se han mantenido, caracterizando el entorno de las ciudades.

Siempre mantienen su contacto con los ríos navegables, vinculándose con el territorio a través de ellos, hasta bien entrado el siglo XX. Los amanzanados originales, inicialmente alejados de las márgenes para evitar las inundaciones, paulatinamente van creciendo hasta ocupar áreas inundables. Este es, aún hoy, un conflicto permanente entre la ciudad y el río.

El parcelario urbano se subdivide en las áreas centrales, se proyecta de menores dimensiones en los crecimientos, o se adapta a la modalidad de conjuntos habitacionales sobre terreno de propiedad común.

Estos centros urbanos, que inicialmente miran al río y tienen en él su principal puerta de entrada, giran sus tensiones y se conectan con las capitales nacionales, cuando el sistema portuario decae. El sistema urbano, conectado por la red fluvial, da paso a una nueva conformación. Ambas márgenes del río Uruguay parecen separarse, potenciando las relaciones entre las ciudades de cada una de sus riberas, a través del sistema de carreteras. Esta nueva estructura, hoy instalada, caracteriza una nueva situación territorial que no logra revertir la ejecución de los puentes binacionales. **El dibujo de este territorio ya no es un camino de agua que se bifurca y conecta pueblos en cuadrícula que se extienden en áreas productivas, sino una serie de corredores, con formas de ameba, que unen poblados y que en muchos casos reciben los crecimientos actuales de la planta urbana.**

Sin embargo **aún permanecen vestigios tangibles e intangibles de lo que fue este sistema de pueblos, conectados por un río.** Las trazas de la intensa navegación presentes en viejas instalaciones fluviales, en algunos casos recuperadas como paseos o equipamientos para la ciudad, las historias de sus

habitantes, los vínculos que permanecen, las manifestaciones de la tradición y el folclore local, son parte de esta historia.

La arquitectura mantiene testimonios de diferentes momentos históricos. Establecimientos productivos, ranchos tradicionales, grandes estancias, viviendas cuyos referentes pueden rastrearse en las tierras de origen de los inmigrantes, edificios monumentales en los que residen los grandes terratenientes o comerciantes o en los que se instalan las instituciones de poder, han permanecido hasta la actualidad. Las primeras décadas del siglo XX dejan el testimonio de la influencia del Movimiento Moderno en una serie de viviendas individuales y colectivas hoy declaradas o, al menos reconocidas, de valor patrimonial.

### **La producción del paisaje en el bajo Uruguay**

Si se retoma la caracterización inicial del bajo Uruguay, se puede comprender cómo se construye su paisaje. El sistema de relaciones entre el medio social y físico, que Raffestin denomina “territorialidad”, determina el tipo de organización territorial. (Raffestin, 2005) Este sistema está siempre en evolución, modificando continuamente el paisaje.

Desde esta perspectiva **es posible reconocer varias territorialidades** en el bajo Uruguay. Ellas han conformado, no sólo sus paisajes, sino la confluencia de identidades diversas con las que se compone la búsqueda de una supuesta identidad nacional, hoy centro del complejo debate que llevan adelante historiadores y antropólogos.

### **El análisis del bajo Uruguay como paisaje cultural permite reconocer la estrecha relación entre soporte geográfico y construcción del territorio**

La imagen actual del territorio del bajo Uruguay, su paisaje, muestra las trazas de la relación con el soporte físico de las sucesivas sociedades que lo construyen. En el momento en que éstas lo habitan y modifican, aplicando sobre él sus estrategias de supervivencia o de desarrollo, no tienen conciencia de que están generando un paisaje peculiar. Menos aún de que son partícipes en la construcción de una compleja identidad. Al paisaje de las extensas praderas ganaderas, se superpone el de las colonias, pueblos y enclaves productivos. El resultado es diverso.

Aunque algunos usos se mantengan, las relaciones originales se han modificado, estableciendo un nuevo orden. El sistema portuario fluvio-marítimo, en el que se generó y apoyó el desarrollo de la región, desaparece prácticamente frente a la consolidación de una estructura vial terrestre que converge, en forma radial, a los puertos de Montevideo y Buenos Aires.

De la mano de agentes externos al territorio del bajo Uruguay, nuevas lógicas de uso del suelo se han impuesto en la región. La producción cerealera, fundamentalmente de soja, de la cuenca del Plata, ha puesto en funcionamiento la hidrovía Paraguay-Paraná por donde se extrae la producción desde Puerto Cáceres en Brasil, hacia Nueva Palmira en Uruguay.

Capitales transnacionales han instalado la producción de soja y la forestación industrial en torno al bajo Uruguay. Aunque no han transformado la estructura territorial, están provocando fuertes modificaciones en el paisaje, ocupando el espacio de las praderas ganaderas y modificando los vínculos de la población local con su territorio. Hoy el río Uruguay permanece al margen de estos procesos.

Desde la perspectiva actual emerge el paisaje como construcción cultural. **A través de él, tomándolo como punto de partida, es posible explicar esta nueva geografía a través del relato histórico que da cuenta de su construcción.**

### **Los roles del río**

A lo largo del proceso de construcción del bajo Uruguay, las diferentes estrategias de ocupación y uso que realizan las distintas sociedades que lo habitan, generan cambios en las tensiones y configuración física del territorio. En este cambio de tensiones el río cumple diferentes papeles, según el modo en que se utiliza. Es posible identificar al menos cuatro momentos en que la relación del hombre con su entorno asigna, al bajo Uruguay, roles diferentes.

- El primer momento está vinculado a la conquista y primeras etapas de Colonización. Una vez explorados los ríos Uruguay y Paraná, es el segundo el que adquiere protagonismo, como puerta de entrada al interior del continente. El Uruguay es **un río interior**, del que los primitivos habitantes extraen recursos para su subsistencia y a través del cual se trasladan. Las tribus a un lado y otro son las mismas, el territorio es uno.

Con el establecimiento de los Jesuitas, aguas arriba, en las Misiones del alto Uruguay, la utilización del río como vía de comunicación con la ciudad de Buenos Aires, coloca al bajo Uruguay en el mapa de la corona. Poco o nada se aventuran los navegantes tierras adentro, más allá de los márgenes del río que se presenta como un territorio hostil y desconocido. El río interior de los aborígenes, pasa a ser para el europeo **una ruta que atraviesa un territorio** en el que detenerse comporta muchos riesgos y pocos atractivos. Los puertos y embarcaderos que se comienzan a generar, necesarios para el apoyo de esta navegación, constituyen las primeras bases para la estructuración de estos territorios.

- El segundo momento abarca el proceso de colonización de sus márgenes y el surgimiento de las actividades productivas que dotan, al bajo Uruguay, del sentido económico que lo caracteriza hasta entrado el siglo XX.

Se establece población a un lado y otro del río, y también saladeros y caleras. El territorio ya no es hostil sino conquistado, colonizado, dominado, ámbito de producción, sin prisa por atravesarlo porque nada imprevisto puede suceder.

La actividad se vuelca al río que ahora es **un camino de agua** al que convergen ambas márgenes para sacar su producción y conectarse con Montevideo y Buenos Aires. El escaso desarrollo del transporte terrestre refuerza este rol.

- Una vez independizados Uruguay y Argentina, se establece el río como frontera. Este tercer momento admite dos interpretaciones. Una desde la definición del territorio de cada una de las naciones que fija el límite político-administrativo, pero que poco nos dice sobre el territorio en sí. La otra desde el entorno del río en el que convergen proyectos similares que responden a las características propias del territorio.

La localización de centros poblados, colonias, frigoríficos y el trazado de las infraestructuras, configuran situaciones similares a ambos lados, aunque con matices en su concreción. La evolución de ambas márgenes es casi un espejo en el que el río Uruguay es una bisagra que **continúa articulando el territorio**. La navegación que une los puertos a uno y otro lado del río, es prueba de ello.

Las decisiones que finalmente impiden la comunicación cotidiana son tomadas desde el centralismo de Montevideo y Buenos Aires, fuera del territorio del bajo Uruguay, que se constituye en **frontera involuntaria**.

- Es en los siglos XX y XXI en que el bajo Uruguay adquiere significación efectiva de frontera.

El decaimiento de la actividad productiva tradicional, el desarrollo de las infraestructuras de transporte terrestre y su trazado, la instalación de nuevas formas

de producción, son procesos que siguen desarrollándose en forma paralela en ambas márgenes. La diferencia es que ahora **estos procesos dan la espalda al río**, mirando a las capitales nacionales.

La ejecución de las obras binacionales, los proyectos de integración regional, o de mejora de algunos puertos, no logran revertir esta situación. Las iniciativas binacionales para su revalorización como vía de transporte, iniciadas en 1992, dan lugar a un Comité de Planificación y Gestión de los Municipios Integrados de la Costa del Río Uruguay que será el antecedente de la Comisión administradora del Río Uruguay, que tampoco culmina una gestión exitosa.

Sin embargo, desde los pobladores de sus márgenes, desde el quehacer cotidiano, o desde la visualización de proyectos conjuntos, se **tienden puentes** que se superponen a la frontera y la superan.

Esta dicotomía entre el río frontera y el puente que mantiene los lazos y vínculos entre sus habitantes, es la que marca el rol actual del bajo Uruguay.

**A pesar de su actual condición de frontera, el bajo Uruguay ha sido el estructurador principal del territorio, uniendo márgenes y no separándolas, y actuando como bisagra o articulador entre los territorios de ambas orillas.** Éste ha sido históricamente su rol, lo que ha variado es el modo en que esta articulación se produce, respondiendo en cada etapa a la coyuntura histórica, en un diálogo permanente entre las decisiones tomadas desde fuera de su territorio y las que emergen desde sus márgenes, para cuyos habitantes el bajo Uruguay no ha sido nunca una barrera.

### **El bajo Uruguay, ¿un territorio?**

El río Uruguay da su nombre a los territorios de los que hoy es frontera. Esto es una señal de la importancia que ha tenido en la estructuración histórica de ambas márgenes. Sin embargo, su representación en la cartografía oficial ignora la margen “extranjera”.

Dejando de lado consideraciones geopolíticas o la posible contradicción de reforzar la representación de frontera en el discurso hegemónico de la integración regional (incluso sin entrar en discutir la pertinencia y conveniencia de este discurso), desde el bajo Uruguay esta visión fragmentada carece de sentido. Es necesario retomar la visión de este territorio como espacio unitario, comprender los procesos que le han dado origen y lo han estructurado, su génesis y su evolución. Es desde esta visión,

y no desde los discursos políticos, de donde pueden extraerse las claves para su ordenación.

Ahora bien, ¿es posible hablar del bajo Uruguay cómo un territorio?

Las estrategias de ocupación y estructuración del bajo Uruguay han sido diversas. Unas pocas han surgido desde el propio territorio, como las aplicadas por sus habitantes originales o, posteriormente, por los primeros colonos que se aventuraron en estas tierras o los marginados de la sociedad, mientras existieron espacios sin control.

Pero la mayoría de las decisiones, las que mayor impacto han causado en su configuración definitiva, han provenido de ámbitos externos. Muchas de ellas se basan en políticas de Estado, que a lo largo del tiempo, fueron cambiando. Las decisiones de la Corona primero y de los Estados posteriormente se han vinculado a estrategias de dominio y control de ámbitos territoriales, a la localización y forma de distribución de la población, o al desarrollo económico o productivo (nacional o local). Sin embargo han sido los habitantes del territorio quienes finalmente han dejado su impronta, determinando, con su trabajo, la imagen actual del mismo.

**Las formas de ocupación, sus referentes y las estrategias de uso y ocupación desarrolladas en el bajo Uruguay son similares en ambos márgenes, incluso después del proceso de independencia de ambas naciones.**

**El resultado no es un único territorio, sino varios territorios, cuyos límites responden a geometrías variables, conformados por la confluencia de diversas estrategias de dominio, ocupación, separación o integración, tomadas desde fuera del bajo Uruguay y desde las diversas territorialidades de las culturas que lo han habitado.** En el desarrollo de esta tesis se identifican: un bajo Uruguay aborígen, un bajo Uruguay ganadero, un bajo Uruguay productivo y un bajo Uruguay urbano, cuyas características ya han sido detalladas.

**Los procesos actuales responden a lógicas externas, la diferencia ahora es que el vínculo entre el territorio y su gente se debilita.**

Hoy emerge y parece imponerse una nueva territorialidad. Ya no surge de las comunidades que habitan el bajo Uruguay, sino de empresas multinacionales, que imponen sus modos de hacer sobre el territorio heredado y construido por sus habitantes.

Con un modelo de corte empresarial y con una producción destinada a la exportación, el monocultivo de soja y la forestación industrial, ocupan predios originalmente ganaderos y también parcelas de las colonias agrícolas.

Los productores, antes independientes, comienzan a integrarse en estructuras más amplias, como redes regionales y cadenas agroindustriales y comerciales. La instalación de la fábrica de pasta de celulosa Botnia-UPM, al norte de la ciudad de Fray Bentos, es parte de este proceso.

Esta situación no es nueva en el bajo Uruguay. A lo largo de la historia, capitales extranjeros se han instalado con grandes emprendimientos industriales, vinculados a la industria de la carne. La diferencia sustancial es que éstos se basaron en la producción tradicional, promoviendo su mejora, generando una gran demanda de mano de obra con diferente grado de especialización y, en definitiva, incentivando el desarrollo de la región en base a sus recursos propios.

Los monocultivos de soja y eucalipto y la instalación de la “pastera” no generan desarrollo local, demandando muy poca mano de obra para su funcionamiento, modificando el vínculo entre sociedad y territorio.

El nuevo gran emprendimiento industrial tampoco ha colmado las expectativas de generación de empleo que se esperaron en su instalación. A diferencia de las grandes fábricas de carnes envasadas y frigoríficos, los que incorporaron todo el proceso de industrialización de una gama muy amplia de productos, la planta de celulosa desarrolla la primera parte del proceso de la cadena de industrialización del papel y sus derivados. El procesamiento posterior se realiza fuera del país y la región, por lo que se pierde la posibilidad de especialización laboral y la diversificación de oportunidades económicas.

En esta nueva realidad se debilitan los vínculos entre actores y territorios, articulando los espacios locales en redes globales en las que la movilidad, diversificación de actores en el proceso productivo y avances tecnológicos se combinan para definir nuevos espacios de producción más homogéneos. En consecuencia se pierde protagonismo local. (Guibert et al, 2011)

¿Cuál es el dibujo del nuevo territorio que se va configurando, qué trazas persistirán del bajo Uruguay aborígen, ganadero y de las colonias y frigoríficos que miraron al río? ¿Cuál es el nuevo vínculo que establecerán los centros urbanos entre sí, con su espacio rural y con el río? Y, fundamentalmente, ¿cuál será el nuevo rol del bajo Uruguay? Son preguntas que quedan formuladas para seguir avanzando. Seguramente su respuesta requiere de nuevos abordajes, pero es aún más seguro que debe fundamentarse en el reconocimiento del territorio heredado, del cual ésta investigación pretende constituir un aporte.

*“ El Uruguay, accesible desde el exterior y penetrable desde el Norte y Oeste, es así una especie de encrucijada de ríos, de tierras y de hombres que confirma un destino histórico señalado por la posición geográfica”.  
Vidart , 1967,p.46*



## **ANEXOS**



## 1 PUERTOS EN EL BAJO URUGUAY

| denominación         | ubicación y datos históricos                                                                                                                                                                                                    | descripción y situación actual                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Nueva Palmira</b> | Margen uruguaya y próximo al kilómetro 0 del río Uruguay                                                                                                                                                                        | Es la terminal portuaria de la Hidrovía Paraná- Paraguay, en su desembocadura sobre el Río de la Plata. Vinculado a los corredores bioceánicos que enlazan las costas atlántica y pacífica de América del Sur, es estratégico para la transferencia de carga entre las embarcaciones fluviales y las de ultramar. Incluye una terminal portuaria administrada por la Administración Nacional de Puertos y una terminal y puerto privado localizados al Norte. Está especializado en el transporte de graneles agrícolas para lo que cuenta con silos para 72.000 toneladas, cargador de granos y cintas transportadoras. Se prevé su ampliación. También trabaja con frutas cítricas, maderas y sus derivados y mercancías en tránsito. |
| <b>Villa Soriano</b> | A 10 kilómetros de la desembocadura del Río Negro en el río Uruguay, margen izquierda                                                                                                                                           | Referente en la navegación de carga y de pasajeros por el Uruguay en el siglo XIX, hasta que fue sustituido por los puertos de Nueva Palmira y Fray Bentos. Se perdió la infraestructura de carga (guinches y rieles con los que se transportaba la carga). En 1998 fue reconstruido como un embarcadero de madera que penetra en el río 200 metros. Es utilizado por la navegación turística o de recreación que va hasta la ciudad de Mercedes, 45 kilómetros aguas arriba. Tiene capacidad para 20 amarras.                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Mercedes</b>      | En la ciudad de Mercedes, sobre el río Negro, margen izquierda                                                                                                                                                                  | Puerto comercial hoy desactivado. El muelle se encuentra al oeste, en el centro de la ciudad. Hasta allí llegan los veleros que ingresan por el Río Negro ya que en el kilómetro 56, el puente de la ruta 2, no permite el pasaje de los mismos. Tiene capacidad para 30 amarras.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Fray Bentos</b>   | A 92 kilómetros de Nueva Palmira, margen izquierda, en la ciudad de Fray Bentos.<br>En 1910 recibe navíos de ultramar de 5000 a 6000 toneladas.<br>En 1912 llega el ferrocarril Midland.<br>En 1931 se inaugura el puerto nuevo | Muy buena accesibilidad carretera y ferroviaria que lo vincula a las zonas de desarrollo forestal. Su proximidad al puente internacional lo acerca a la zona agrícola e industrial del litoral argentino. Tiene equipamiento para la carga y almacenaje de hasta 20.000 toneladas de granos y 40.000m <sup>2</sup> para depósito de mercaderías. Muelle de ultramar de 9 metros de calado y de cabotaje de 7 metros que pueden operar simultáneamente. Trabaja además en el transporte de citrus y madera en rolos.                                                                                                                                                                                                                     |

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Puerto y Zona Franca UPM,</b> | Terminal logística M' bopicuá                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Vinculado uno a la fábrica de pasta de celulosa UPM Botnia y a la chipeadora M'bopicuá, ambos son de propiedad privada. En el primer caso recibe buques con insumos para la industrialización y despacha barcasas con celulosa y en el segundo caso se despachan buques con chip de eucalipto.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Guauguaychú</b>               | 22 kilómetros aguas arriba de la desembocadura del río Guauguaychú.<br>En 1852 es el primer puerto de cabotaje argentino, único habilitado para la exportación.<br>En 1910 es el principal exportador de madera<br>En 1952 se realiza la construcción del puerto actual                                                                                   | Es un puerto artificial con edificaciones de valor patrimonial construidas en 1936. Permite el amarre de hasta 4 buques de 50 metros de eslora. Tuvo un importante movimiento de pasajeros. Llegaron buques a vapor con inmigrantes europeos y se realizaban viajes a Fray Bentos, Villa Soriano, Mercedes, San Salvador, Montevideo, Paysandú y Salto. Desde él se llegaba a Montevideo, vía Buenos Aires. Además tuvo una intensa actividad comercial de la cual da cuenta una grúa de vapor construida a principios del siglo XX que fuera adquirida por suscripción popular y que estuvo en funcionamiento hasta finales de los años 60. Pierde actividad en la década del 80. En el 2000, ya fuera de funcionamiento, se realizan las obras para su reconversión como paseo recreativo y cultural. Existen además amarres para embarcaciones deportivas. |
| <b>Campichuelo</b>               | En el kilómetro 157 de la margen argentina del bajo Uruguay                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Muelle de 15 metros, actualmente utilizado para embarque de canto rodado a buques y barcasas.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Concepción del Uruguay</b>    | En el kilómetro 183 del río Uruguay, margen derecha.<br>En 1870 se construye un muelle metálico en el embarcadero viejo. En 1887 se realizan las obras del puerto exterior, Muelle Nacional, con acceso ferroviario. Entre 1889 y 1910 se lleva a cabo la construcción del puerto nuevo sobre el riachuelo Itapé<br>En 1919 se agregan listones de amarre | Puerto marítimo-fluvial que puede recibir varios buques de ultramar y cabotaje simultáneamente. Tiene comercio interprovincial e internacional con Norteamérica, Europa, Asia y África.<br>Hasta 1977 tuvo una operatividad comercial bastante baja, centrada en el arribo de buques tanque con combustible para la planta de almacenaje de YPF y con bastante tráfico de pasajeros con la ciudad de Paysandú.<br>A partir de ese momento y debido al incremento de las exportaciones y a la infraestructura del puerto (silos, cámaras frigoríficas, playas de estibajes, vías férreas con acceso a los muelles) su actividad se fue incrementando.<br>Existe además un amarre de botes y pequeñas embarcaciones al norte del puerto. Actualmente su actividad decreció por dificultades en el dragado del canal del río Uruguay.                            |

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Paysandú</b>  | En el kilómetro 200 del río Uruguay, en su margen izquierda. Construido en 1768, en 1915 se coloca la primera piedra del nuevo puerto, que se amplía en 1933. La aduana y prefectura son de 1864. Tiene acceso ferroviario                                                                  | Uno de los primeros puertos del país, fue fundamental en la formación de la identidad sanducera. Su primera localización fue Casa Blanca, vinculado al embarque de cueros y productos del ganado. A mediados del siglo XIX se traslada a su actual ubicación. Tiene infraestructura para barcos de ultramar y de cabotaje. Se están realizando inversiones para reactivarlo y devolverle el papel fundamental que tuvo en otro momento para el departamento, buscando su posicionamiento como puerto logístico y lugar de tránsito del MERCOSUR. Actualmente se están instalando el tendido para vías de ferrocarril y grúas de tres toneladas, según la Asociación Nacional de Puertos. Esto permitiría agregar la operativa con contenedores que sumaría otros productos a la soja, cebada y azúcar crudo con los que trabaja hoy. Existe además un embarcadero deportivo. |
| <b>Colón</b>     | En el kilómetro 219 de la margen argentina del río Uruguay, en la ciudad de Colón.<br>En 1863 se construye el puerto de la Colonia San José y en 1905 se construye el muelle y los embarcaderos. En 1994 los muelles centrales quedan inhabilitados, por problemas estructurales.           | Surge como puerto de salida de la producción de las colonias de la zona hacia los lugares de consumo. En los primeros años se dedica al transporte de pasajeros y de la producción agrícola y avícola de la región. Si bien existen iniciativas para su refacción, hasta ahora no se han concretado. Hacia el norte hay una caleta que se utiliza para embarcaciones deportivas.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Salto</b>     | En la ciudad de Salto, 13 kilómetros aguas abajo de la represa de Salto Grande. En 1864 se instalan la aduana y prefectura del puerto. En 1928 se construye el muelle a dos niveles. Tiene acceso ferroviario                                                                               | Cuenta con un muelle de hormigón armado, construido en los años 1928-1931. Actualmente sólo opera con transporte de pasajeros hasta y desde la ciudad de Concordia, existiendo un proyecto de desarrollo turístico que consolide su papel como terminal de pasajeros.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Concordia</b> | En la margen derecha del río Uruguay, en el kilómetro 332. La primera ubicación en El Brete, fue en 1853. En 1860 se desplaza hacia la ciudad (se debía atravesar el monte para acceder al puerto). Se vuelve a trasladar en 1904. En 1943 se construye el actual. Tiene acceso ferroviario | Hasta 1971 tiene una actividad creciente, pero luego comienza a decaer. En 1981 opera por última vez, fundamentalmente con barcos que van a descargar al puerto de Salto para la construcción de la represa. A partir de esta fecha sólo existe transporte de pasajeros entre las ciudades de Concordia y Salto en lanchas de bandera uruguaya y argentina. Consta de tres muelles, uno de ellos a dos niveles, hoy incorporados al paseo costero.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

|                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Instalaciones portuarias de las fábricas y frigoríficos</b> | <p>Los cinco frigoríficos localizados sobre el río y sus afluentes: Gualeguaychú, Anglo, Casa Blanca, Liebig y Yuquerí, conservan sus instalaciones portuarias. En algún caso éstas han sido reconstruidas, como en Casa Blanca, pero ninguna opera hoy.</p> <p>Frigorífico Liebig: en 1910 se construye el muelle y embarcaderos para vapores de 5000 a 6000 toneladas.</p> <p>Frigorífico Anglo: embarcadero construido en 1866, en 1898 operan 400 navíos. En 1962 se completa amplía su estructura en hormigón</p> <p>Frigorífico Yuquerí: estructura en madera a dos niveles.</p> <p>Casa Blanca: estructura original en madera.</p> |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 2 NAVEGACIÓN EN EL BAJO URUGUAY

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1801</b> | En mayo de 1801 existen embarcaciones que, vinculadas al servicio postal, unen quincenalmente las ciudades de Colonia del Sacramento, Mercedes, Rincón de las Gallinas (próximo al actual emplazamiento de Fray Bentos), Paysandú y, cruzando el río, seguían por Concepción del Uruguay, Gualeguaychú y Guleguay. La Revolución de Mayo de 1811 interrumpen estas comunicaciones aunque se mantiene la navegación de pequeñas embarcaciones que llevan cargas y pasajeros entre los puertos fluviales. (Brumatti, 2008) |
| <b>1852</b> | Urquiza, Presidente de la Confederación Argentina, tras la caída de Rosas, reglamenta la navegación de los ríos Paraná y Uruguay, y el funcionamiento de las Aduanas Nacionales, disponiendo entre otras medidas la libre navegación y el uso de los puertos de los ríos Uruguay y Paraná para buques de todas las naciones. (Brumatti, 2008)                                                                                                                                                                            |
| <b>1853</b> | Durante 1853 el vapor "Progreso" transporta pasajeros, carga y correspondencia entre los puertos del bajo Uruguay, incluso ingresando a Gualeguaychú. Hay datos de, al menos, 16 embarcaciones que en ese año trasladan correspondencia entre Montevideo, Mercedes, Salto y Villa Soriano y Gualeguaychú. (Brumatti, 2008)                                                                                                                                                                                               |
| <b>1855</b> | El vapor "Asunción", que conecta Buenos Aires y Asunción por el Paraná, efectúa dos viajes mensuales entre Buenos Aires y Gualeguaychú, con escalas en puertos uruguayos. (Brumatti, 2008)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>1857</b> | Los barcos de gran porte quedan fondeados en la rada de Fray Bentos, mientras pequeñas embarcaciones transportan cargas y pasajeros hasta Gualeguaychú. Las diligencias completan la conexión entre Mercedes y Gualeguaychú. (Brumatti, 2008)                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>1858</b> | El vapor "Corza" realiza tres viajes mensuales entre Buenos Aires y Salto, con escala en los puertos de ambas márgenes. A fin de año son dos viajes semanales. Realiza además tres viajes mensuales a Soriano y Mercedes. Dos pequeños vapores, el Montevideo y el Corza, unen Mercedes, Fray Bentos y Gualeguaychú. Según Brumatti, en el primer trimestre del año entran a Gualeguaychú 107 barcos procedentes de puertos Uruguayos del bajo Uruguay. (Brumatti, 2008)                                                 |
| <b>1859</b> | Se crea la Compañía Salteña de Navegación, con sede en Salto, que comienza con dos vapores construidos en Inglaterra: el Villa del Salto y el Río de la Plata (o Montevideo?). Unen Salto con Montevideo, con escalas en Concordia, Paysandú, Fray Bentos, Higuieritas y Buenos Aires. Dos embarcaciones menores trasladan los pasajeros desde los puertos del río Gualeguaychú y el río Negro hasta Fray Bentos. (Brumatti, 2008) (Menanteau, 2005)                                                                     |
| <b>1863</b> | Se funda la Compañía de navegación a vapor Gualeguaychú, cuyo primer barco fue la primera embarcación de hierro construida en la Argentina. (Brumatti, 2008) (Menanteau, 2005)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>1864</b> | De marzo a noviembre son 4 viajes redondos semanales en el bajo Uruguay, a cargo de tres vapores. A ellos se agregan el Era (de la compañía Gualeguaychú) y el Uruguay. (Brumatti, 2008) (Menanteau, 2005)                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>1865</b> | Se crea la Sociedad Salteña de Navegación a Vapor. Se manda construir en Glasgow un nuevo vapor Villa del Salto, que sustituirá al anterior y el trasbordador Solís que permitirá el acceso a Salto en época de bajantes. El vapor Ibicuy realiza un viaje semanal entre Tigre y Salto, con escala en los puertos intermedios. (Brumatti, 2008) (Menanteau, 2005)                                                                                                                                                        |
| <b>1866</b> | En octubre de 1866 navegaban por el Uruguay los vapores "Río Paraná", y el nuevo "Villa del Salto" con un viaje redondo semanal. Entre 1866 y 1869 se crean las Mensajerías Fluviales a Vapor, con tres vapores: el Sílex, el Saturno                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                  | y el Júpiter. (Brumatti, 2008) (Menanteau, 2005)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>1873</b>      | Las empresas Mensajerías del Plata y La Salteña compiten con los vapores "Silex" y "Saturno", y "Río de la Plata" y "Villa del Salto".                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>1879</b>      | Mensajerías Fluviales del Plata adquieren la empresa La Salteña, hasta <b>1900</b> opera con 6 vapores en el bajo Uruguay. (Brumatti, 2008) (Menanteau, 2005)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>1882-1898</b> | En París se funda La Platense, Cíe. des Chargeurs. Al año siguiente tiene cinco vapores navegando por el bajo Uruguay. Opera hasta 1898. (Brumatti, 2008) (Menanteau, 2005)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>1898</b>      | Se crea la Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich, la flota opera con pabellón argentino. (Menanteau, 2005)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>1903</b>      | Se crea la Sociedad Anónima de Navegación Nicolás Mihanovich, la que adquiere la flota de la Sociedad de Navegación a Vapor. La flota es de 200 unidades en 1903, que pasan a 302 en 1907. Además tiene astilleros en Salto y Carmelo. Los barcos navegan por el río Uruguay, pero también hacen el cruce Montevideo-Buenos Aires. . (Menanteau, 2005)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>1909-1917</b> | Se construyen nuevos navíos para la empresa de Nicolás Mihanovich. Realizarán los servicios fluviales con Asunción y los puertos argentinos y paraguayos sobre el Paraná y el Paraguay. La navegación en el bajo Uruguay decae. . (Menanteau, 2005)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>1990-2000</b> | A finales de los noventa se cargan 100 barcos anuales en Concepción del Uruguay que completan su carga en Montevideo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>2008</b>      | <p>Se está realizando el dragado del río Uruguay, que se espera terminar en 2009. Este permitirá llegar a Paysandú barcos de mayor calado, entre ellos el buque tanque Ancap Noveno con carga de combustibles y otras embarcaciones de mayor porte para la exportación de mercaderías de la zona, incluyendo la operativa con contenedores. Se abren posibilidades de exportar cítricos en contenedores refrigerados, y de sacar la producción de madera, liberando puentes y carreteras. Paysandú puede formar parte del Corredor Bioceánico. En la zona del frigorífico Casa Blanca, existe una iniciativa privada para la construcción de un puerto.</p> <p>En Argentina también se ve la posibilidad de desarrollo local e integración regional en la reactivación de la hidrovía del Uruguay, en este caso centrada en la reactivación del puerto de Concepción del Uruguay.</p> <p>En agosto de 2008, el conflicto entre ambas naciones por la instalación de Botnia suspende la realización del dragado momentáneamente. Argentina dragará el río Uruguay entre Concepción del Uruguay y el puente General San Martín aunque por el momento no tiene pensado hacerlo entre este tendido binacional y el kilómetro cero del río, ya que la Asamblea Ambiental de Gualaguaychú ha solicitado que no se drague ese tramo para no favorecer a Botnia.</p> <p>En setiembre llegan al puerto de Paysandú un par de barcazas con azúcar crudo para la refinería de Azucarito. Desde Rosario de Santa Fé, bajan por el Paraná y remontan el Uruguay.</p> <p>El Telégrafo, Paysandú</p> |
| <b>2010</b>      | Una delegación argentina del gobierno provincial de Entre Ríos y actores portuarios se reunió con autoridades de la Administración Nacional de Puertos y del Ministerio de Transporte, para proponer la reactivación de los puertos de Concepción del Uruguay, Paysandú y Fray Bentos y el dragado del Río Uruguay. El senador provincial argentino Carlos Schepens, le expresa al Ministro uruguayo de Transporte, el deseo de retomar las funciones del puerto de Concepción del Uruguay, actividad indisoluble con la de los puertos de Paysandú y Fray Bentos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>2011</b>      | Ancap invierte US\$ 20 : en su puerto en Paysandú. Incluye la adquisición de barcazas portacomcombustible y la ejecución de un nuevo puerto, aguas arriba del de la ciudad de Paysandú, frente a su planta de cemento. También se utilizará                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             | para la carga de biocombustibles, granos y harina para alimento animal, entre otros. El proyecto debe ser aprobado por la Comisión Administradora del Río Uruguay. La República                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>2012</b> | En mayo se realiza una reunión del Comité Binacional Hidrovía del Río Uruguay, en la ciudad de Paraná. Se analizan propuestas para aumentar el dragado del río Uruguay a 25 pies. El Instituto Portuario de Entre Ríos y la Dirección de Vías Navegables argentina está dragando el canal a 19 pies. El Director de Turismo de la Intendencia Departamental de Río Negro, está trabajando sobre la concreción de un crucero fluvial entre las ciudades costeras del bajo Uruguay. <a href="http://www.rionegro.gub.uy">www.rionegro.gub.uy</a> |

Fuentes consultadas:

Brumatti, Humberto (2008): Las comunicaciones fluviales y postales entre Gualedguaychú y Fray Bentos en el siglo XIX, disponible en [www.usuarios.lycos.es](http://www.usuarios.lycos.es), consulta 23-09-2011.

Menanteau, Loïc y Boretto, René (2005): Le patrimoine culturel et industriel du Bas-Uruguay (Argentine, Uruguay) : Typologie, spécificités et potentialités touristiques. Presentado en Université européenne d'été 2005 "Val de Loire-patrimoine mondial". Versión suministrada por los autores.

[www.rionegro.gub.uy](http://www.rionegro.gub.uy) consulta 14-05-2012

[www.hidroviariouruguay.blogspot.com](http://www.hidroviariouruguay.blogspot.com) consulta 15-05-2012

Publicación El Telégrafo, Paysandú

<http://www.elecodigital.com.uy> consulta 10-04-2012



### 3 ESTUDIO DE CENTROS POBLADOS

Fuentes: INE 2004, INDEC 2001, SGM, IGN, imágenes Google Earth. Elaboración propia

#### Datos | Referencias

|                                                                                     |                                |                                                                                     |                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
|    | Tejido Urbano consolidado      |   | Vías férreas    |
|    | Plazas y parque urbanos        |   | Ruta Nacional   |
|    | Crecimiento urbano             |   | Ruta Provincial |
|   | Zona de chacras                |  | Ruta Provincial |
|  | Zona producción intensiva      |                                                                                     |                 |
|  | Zona producción extensiva      |                                                                                     |                 |
|  | Zona industrial                |                                                                                     |                 |
|  | Segunda residencia ó balneario |                                                                                     |                 |
|  | Zona portuaria                 |                                                                                     |                 |
|  | Monte nativo / Forestación     |                                                                                     |                 |
|  | Zona de playas                 |                                                                                     |                 |
|  | Cursos de agua                 |                                                                                     |                 |
|  | Industria extractiva           |                                                                                     |                 |

## Datos | Nueva Palmira

Centro urbano.  
Población 9230 habitantes - INE 2004

A 5 km del paralelo de la desembocadura del río Uruguay en el Río de la Plata, sobre la margen izquierda del río, su puerto está localizado en el km 0 de la hidrovía Paraná-Paraguay. Se vincula con el río a través de las instalaciones portuarias comerciales, puerto deportivo y paseo costero. Conexión con el territorio a través de rutas nacionales.

Tejido consolidado 157 hás aprox.  
Crecimientos 50 hás aprox.

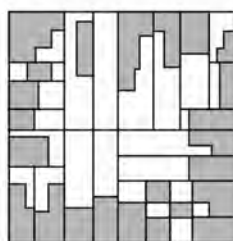
### Plano - Esc 1:100.000



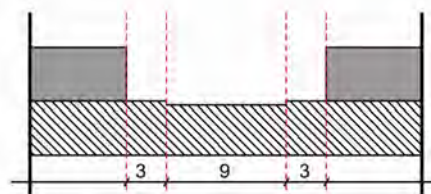
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc. 1:2500



Corte de calle - Esc. 1:500

### Observaciones

Tejido en damero a "medios rumbos". Manzanas de 85 m de lado (predominantes en área central) con sección vial de 15m. Manzanas de borde cerrado en área central. Espacio público conformado por plazas y paseo costero.

Área de chacras desarrollada en el entorno de la planta urbana. Crecimiento por desplazamiento del tejido consolidado. Importante localización de área destinada a logística vinculada al puerto comercial.

## Datos | 2 La Concordia

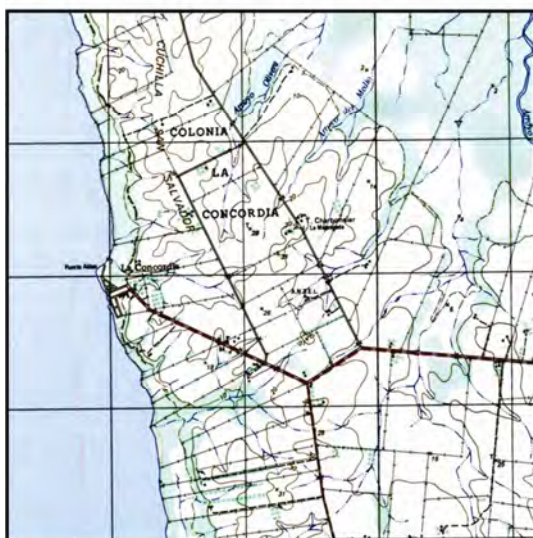
2ª residencia

Población 79 habitantes - INE 2004

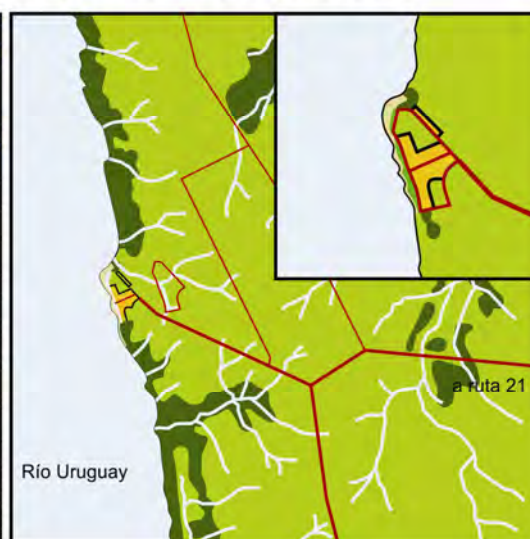
10 km al sur de la desembocadura del San Salvador en el Río Uruguay, en área agrícola sobre la costa del Uruguay se localiza este pequeño balneario. En un área de monte ribereño y forestación con playas de arenas blancas a las que se han construido espigones para aumentar la superficie de arena.

Tejido consolidado 10 hás.

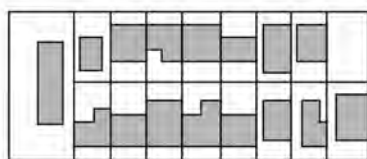
### Plano - Esc 1:100.000



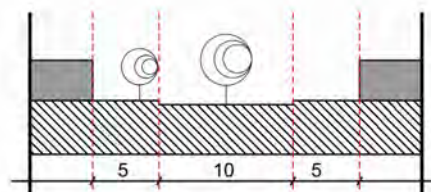
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Si bien hay tipología de vivienda aislada, algunas manzanas presentan construcciones sin retiros laterales.

Se estructura básicamente sobre un acceso perpendicular al río y un paseo costero que definen manzanas rectangulares de tamaños variables. La relación con el río se da a lo largo de la costa que cuenta con equipamiento para su uso recreativo.

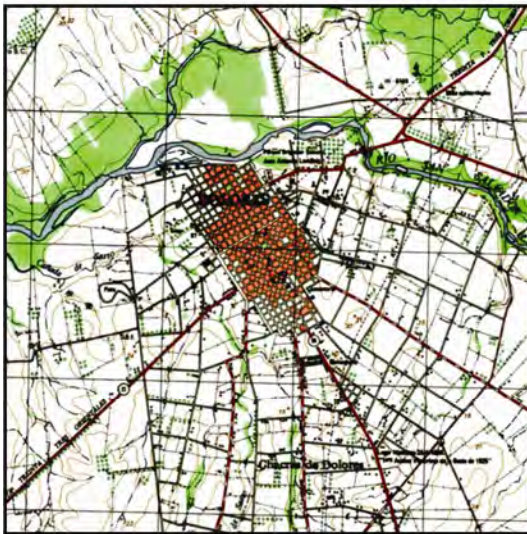
## Datos | 3 Dolores

Centro urbano  
Población 15.753 habitantes - INE 2004

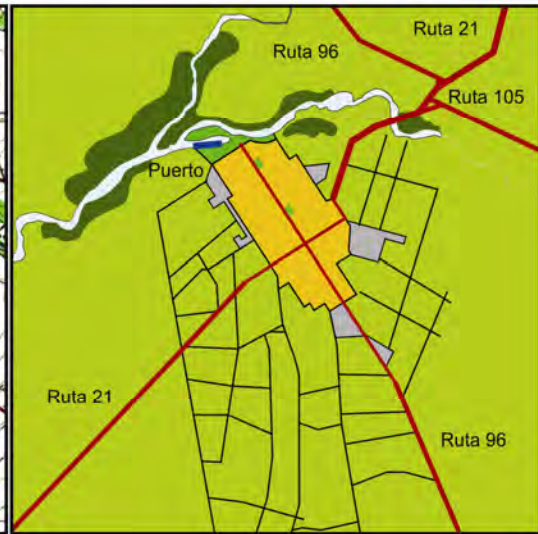
Sobre el río San Salvador, en su margen izquierda, a 23 km de su desembocadura en el río Uruguay. Presencia de monte ribereño en la margen opuesta del río San Salvador. Costa baja sujeta a inundaciones. Vinculación con el río a través de puerto comercial y paseo costero. Desarrollo perpendicular al río. Conexión con el territorio a través de rutas nacionales.

Tejido consolidado 260 hás aprox.  
Crecimientos 90 hás aprox.

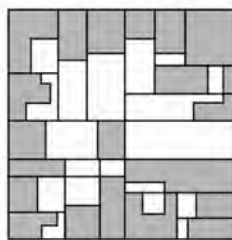
### Plano - Esc 1:100.000



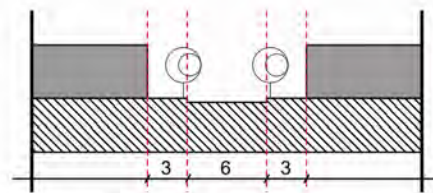
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero desviado 30° de la dirección N-S. Manzanas de 88 m de lado (predominantes en área central) con sección vial de 12m. Arbolado en aceras. Manzanas de borde cerrado en área central. Espacio público conformado por plazas y paseo costero. Área de chacras desarrollada en torno a la planta urbana. Crecimiento por desplazamiento del tejido consolidado sobre el área de chacras y por eclosión sobre la ruta 96.

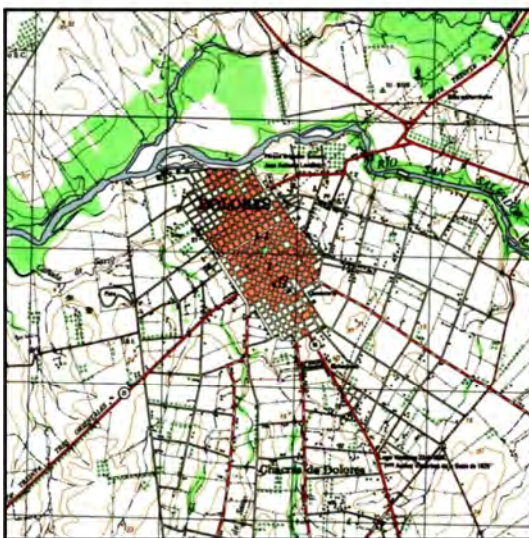
## Datos | Villa Soriano

Centro urbano  
Población 1.184 habitantes - INE 2004

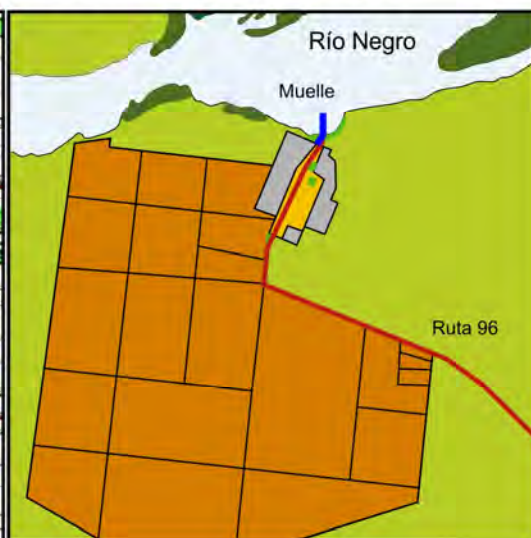
Desarrollo perpendicular al río. En la margen derecha del río Negro, a 10 km de la desembocadura en el río Uruguay. Presencia de monte ribereño en la margen opuesta del río Negro y al este de la localidad. Vinculación con el río a través de embarcadero y paseo costero. Conexión con el territorio a través de ruta nacional.

Tejido consolidado 43 hás aprox.  
Superficie total 85 hás aprox en las que se extiende la cuadrícula sin ocupar.

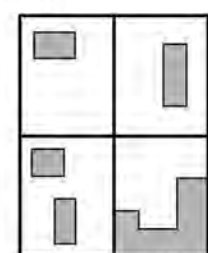
### Plano - Esc 1:100.000



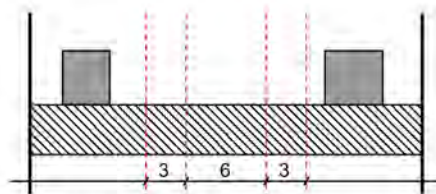
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero a "medios rumbos". Manzanas irregulares de varias dimensiones: 106 m de lado, 130x120 m y 60x100m. Sección vial de 16 y 12m. Sin arbolado en aceras. Manzanas de borde abierto. Espacio público conformado por plazas y paseo costero. Trazado de área de chacras en el que no se constata uso productivo.

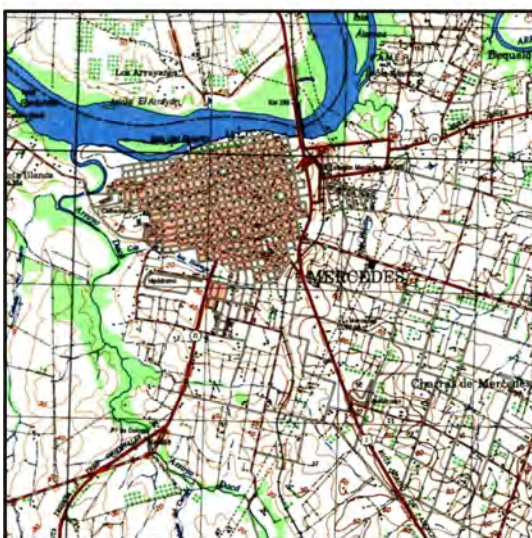
## Datos | Mercedes

Centro urbano  
Población 42.032 habitantes - INE 2004

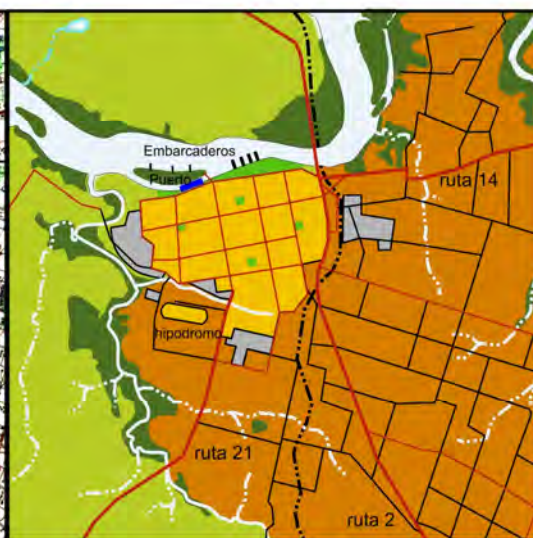
En una cuña de territorio entre el arroyo Dacá y el río Negro. En la margen izquierda del río Negro, a 53 km del río Uruguay. Presencia de monte ribereño en la margen opuesta del río Negro, sobre el arroyo Dacá y en islas. Costa baja sujeta a inundaciones. Vinculación con el río a través de puerto deportivo, embarcaderos y paseo costero. Conexión con el territorio a través de rutas nacionales y ffcc. Vinculado al balneario los Arrayanes en el departamento de Río Negro.

Tejido consolidado 500hás aprox  
Crecimientos 70 hás aprox.

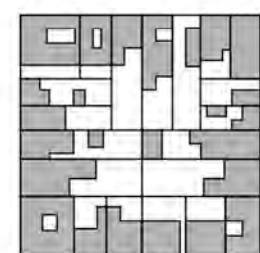
### Plano - Esc 1:100.000



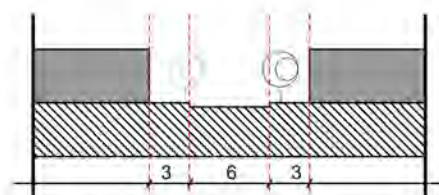
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero desviado 20° de la dirección N-S. Manzanas de 90 m de lado (predominantes en área central) con sección vial de 12m. Arbolado discontinuo en aceras. Manzanas de borde cerrado en área central. Espacio público conformado por plazas y paseo costero. Área de chacras desarrollada al este de la planta urbana. Crecimiento por desplazamiento del tejido consolidado.

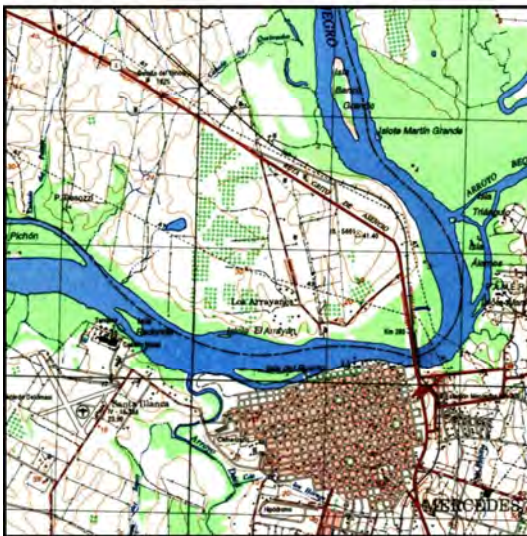
## Datos | 6 Los Arrayanes

Balneario  
Población 221 habitantes - INE 2004

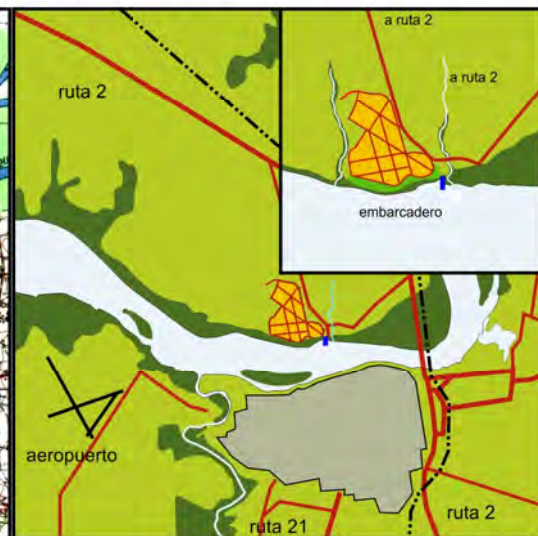
Frente a la ciudad de Mercedés, sobre el río Negro en un área de monte ribereño, en el departamento de Río Negro.

Tejido consolidado 40 há.s.

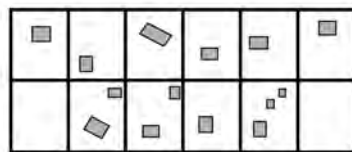
### Plano - Esc 1:100.000



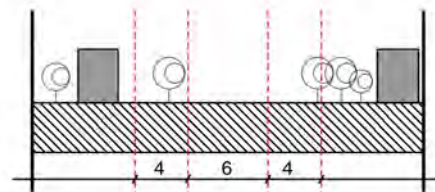
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Con un trazado geométrico irregular se localiza tipología de vivienda aislada.  
Se vincula al río por paseo costero y pequeño embarcadero, vinculado a una antigua fábrica embotelladora de agua mineral.

## Datos | 7 Las Cañas

### Balneario

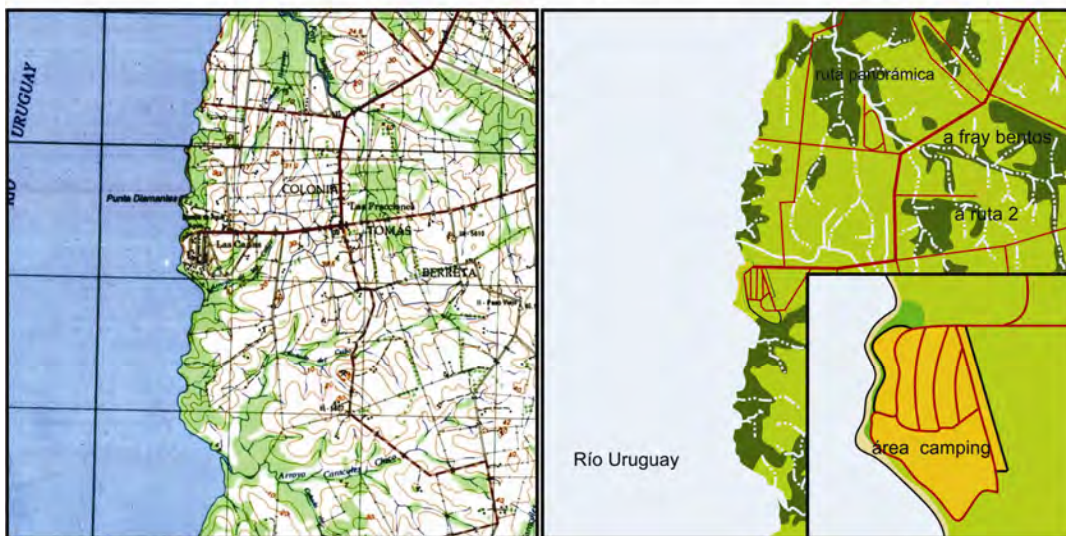
Población 80 habit (INE 2004)

Al sur del Barrio Anglo es el balneario de la ciudad de Fray Bentos, recibiendo además muchos argentinos en temporada. En un área de monte ribereño y forestación con playas de arenas blancas a las que se accede a través de bajadas perpendiculares desde las calles de la urbanización.

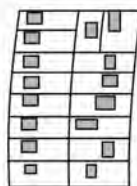
Tejido consolidado 21hás + 16 hás de área de camping.

### Plano - Esc 1:100.000

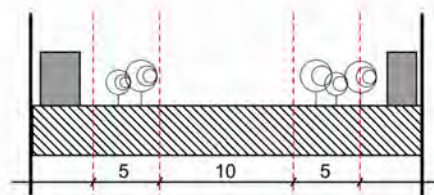
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Se desarrolla con tipología de vivienda aislada en manzanas de 115x90mt.

Si bien definen manzanas alargadas, bastante homogéneas, las calles son curvas. La relación con el río se da a lo largo de la costa que cuenta con equipamiento para su uso recreativo.

## Datos | 8 Frigorífico Anglo

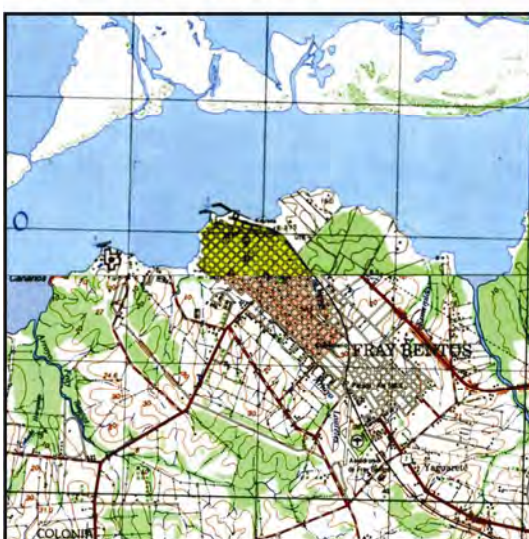
Localidad industrial.

Población 818 habit (INE 2004)

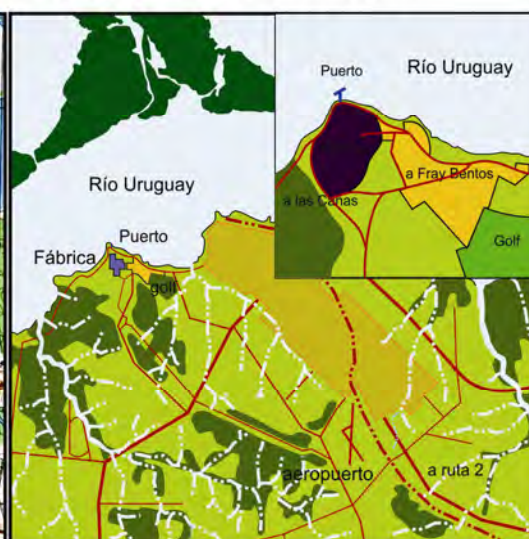
Enclave sobre el río Uruguay, en su margen izquierda, distante menos de 1km de la ciudad de Fray Bentos, al sur de la misma. Interrumpe el desarrollo del monte ribereño que se desarrolla sobre el río. Pueblo asociado a la industria frigorífica, es considerado un barrio de la ciudad de Fray Bentos, conectándose además con el balneario Las Cañas al sur. La industria cuenta con un puerto propio, hoy en desuso.

Ocupa una superficie aproximada de 24 hás.

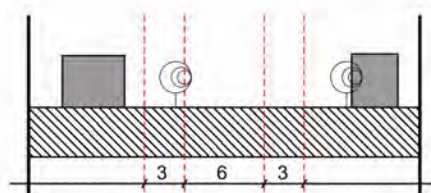
### Plano - Esc 1:100.000



### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Se desarrolla con varias tipologías de ocupación sobre dos vías estructuradoras que confluyen a la planta frigorífica. La estructura del poblado responde a la localización de viviendas y servicios para obreros y gerentes de la industria. Cuenta con un campo de golf, asociado a la presencia de los ingleses en el pueblo.

## Datos | Fray Bentos

Centro urbano

Población 23.122 habitantes - INE 2004.

Desarrollo perpendicular al río, limitado al suroeste por el arroyo Laureles. En la margen izquierda del río Uruguay. Presencia de monte ribereño en la margen opuesta del río Uruguay. Costa alta, con presencia de barrancos. Vinculación con el río a través de puerto comercial y paseo costero. Conexión con el territorio a través de ruta al puente internacional, ruta nacional y fcc. Vinculado al barrio frigorífico Anglo y balneario Las Cañas.

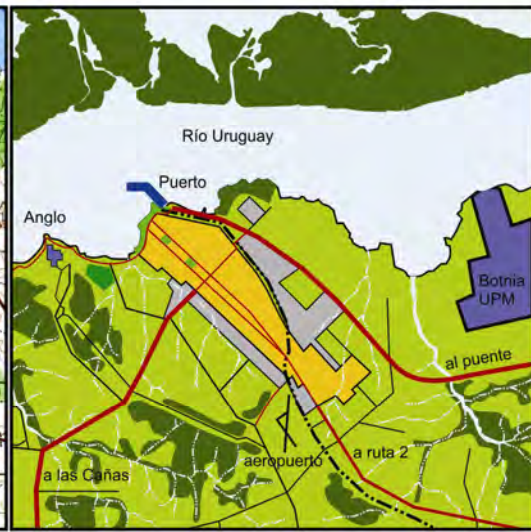
Tejido consolidado 293 hás aprox.

Crecimientos 107 hás aprox.

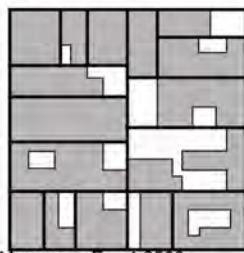
### Plano - Esc 1:100.000



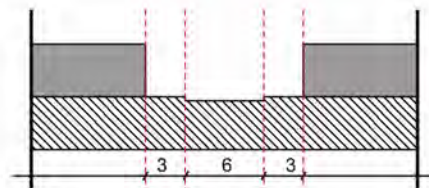
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero a "medios rumbos". Manzanas de 90(88?) m (predominantes en área central) con sección vial de 12m.

Sin arbolado en aceras. Manzanas de borde cerrado en área central.

Espacio público conformado por plazas y paseo costero.

No hay trazas de área de chacras. Crecimiento por desplazamiento del tejido consolidado y por eclosión al norte de la ruta al puente.

## Datos | Gualeguaychú

### Centro urbano

Población 74.164 habitantes - INDEC 2001

Sobre el río Gualeguaychú, en la margen derecha, a 14 km de la desembocadura en el río Uruguay. En un territorio muy transformado en el que ha desaparecido el monte ribereño. Vinculación con el río a través de navegación deportiva. El puerto comercial está en desuso, integrado al paseo costero. Conexión con el territorio a través de ruta al puente internacional y rutas nacionales. El fcc está desmantelado y sus instalaciones afectadas a uso recreativo.

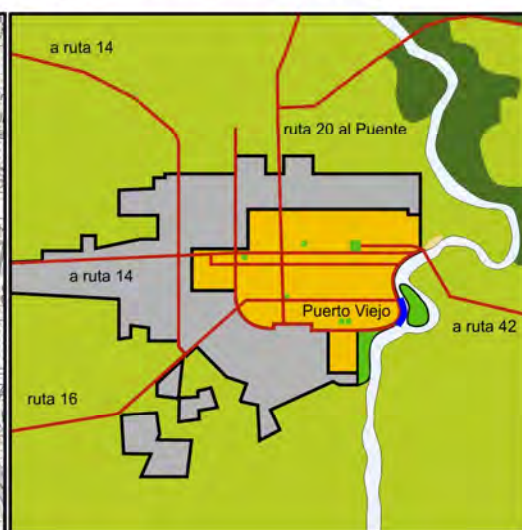
Tejido consolidado 400 hás aprox.

Crecimientos 600 hás aprox.

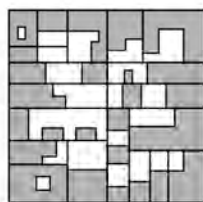
### Plano - Esc 1:100.000



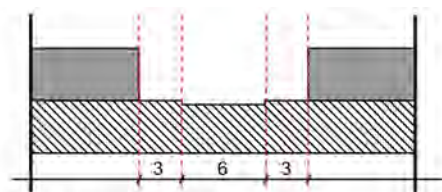
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero desviado 20° de la dirección N-S. Manzanas de 70 m de lado (predominantes en área central) con sección vial de 12m. No existe arbolado en el área central. Manzanas de borde cerrado en área central. Espacio público conformado por plazas y paseo costero.

La plaza central ocupa 4 manzanas.

No se detecta área de chacras.

El crecimiento se produce por desplazamiento del tejido consolidado fundamentalmente sobre el antiguo acceso a la planta urbana y por eclosión al sur.

## Datos | Nuevo Berlín

Centro de colonia agrícola.

Población 2438 habitantes - INE 2004.

En una cuña de territorio entre los arroyos de la Yeguada y de la XXXXX y el río Uruguay. En la margen izquierda del río Uruguay. Presencia de monte ribereño sobre costas e islas del río Uruguay. Vinculación con el río a través de un embarcadero y paseo costero. Conexión con el territorio a través de rutas locales a ruta nacional 24.

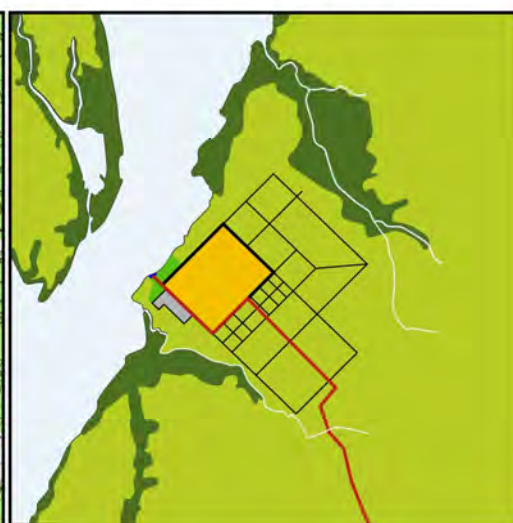
Tejido consolidado 180 hás aprox

Crecimientos 24 hás aprox.

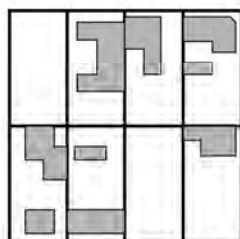
### Plano - Esc 1:100.000



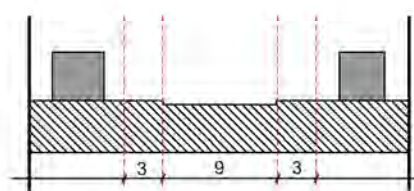
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero a "medios rumbos". Manzanas de 90 m de lado con sección vial de 15m. No existe arbolado en aceras. Manzanas de borde abierto, en general con presencia de padrones sin edificar. Espacio público conformado por una plaza lineal a lo largo del acceso al embarcadero.

Vinculado al tejido agrícola intensivo por la continuidad del módulo de la manzana que se duplica en la primer área de chacras al sureste y vuelve a incrementarse a continuación de ésta y al noreste de la planta urbana. Crecimiento por la localización de conjuntos de viviendas, desplazando el tejido consolidado hacia el suroeste.

## Datos | San Javier

Centro de colonia agrícola

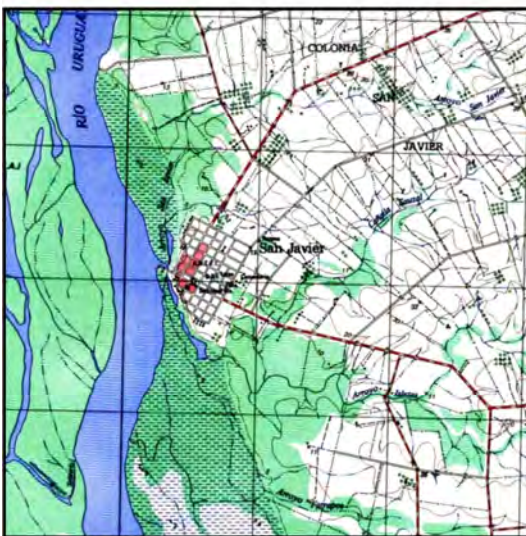
Población 1680 habitantes - INE 2004

En una cuña de territorio entre los arroyos Isletas y San Javier y el río Uruguay. En la margen izquierda del río Uruguay. Presencia de monte ribereño sobre costas e islas del río Uruguay. Vinculación con el río a través de un pequeño puerto comercial. Conexión con el territorio a través de rutas locales a ruta nacional 24.

Tejido consolidado 105 háa aprox.

Crecimientos 12 háa aprox.

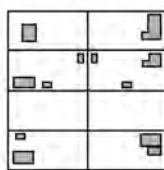
### Plano - Esc 1:100.000



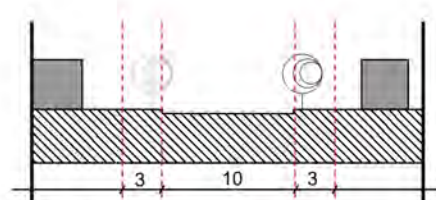
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero desviado 20° de la dirección N-S. Manzanas de 120 m de lado con sección vial de 16m. Arbolado discontinuo en aceras. Manzanas de borde abierto. Espacio público conformado por una plaza.

Vinculado al tejido agrícola intensivo por la continuidad de sus principales vías. Crecimiento por la localización de conjuntos de viviendas, desplazando el tejido consolidado sobre la zona de chacras.

## Datos | 13 Concepción del Uruguay

Centro urbano

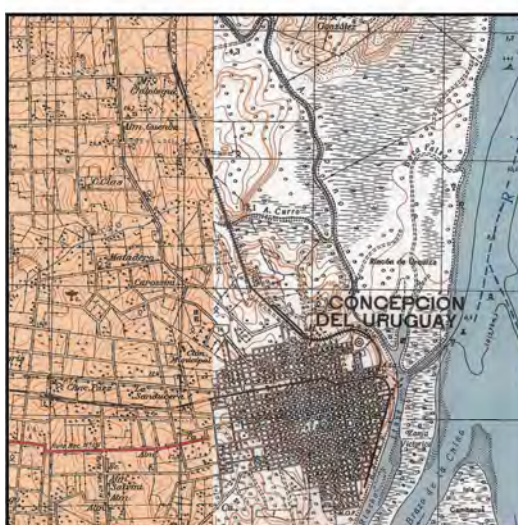
Población 64.538 habit (INDEC 2001)

En una cuña de territorio entre los arroyos Curro y La China y el riacho Itapé que conforma un brazo del río Uruguay. En la margen derecha del río Uruguay muy próxima a las islas Victorica y Cambacué. Presencia de monte ribereño sobre los arroyos e islas del río Uruguay. Costa alta en la que se localiza el puerto comercial que deja poco espacio para el desarrollo de paseo costero y puerto deportivo. Este último se localiza sobre el arroyo Curro. Conexión con el territorio a través de ruta nacional y fcc.

Tejido consolidado 520 há. aprox.

Crecimientos 550 há. aprox.

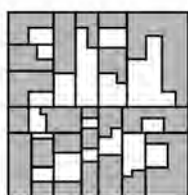
### Plano - Esc 1:100.000



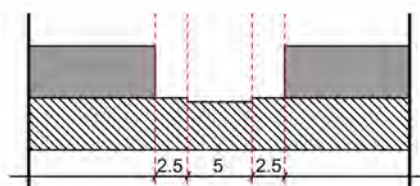
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero desviado 20° de la dirección N-S. Manzanas de 70 m de lado (predominantes en área central) con sección vial de 10m. Sin presencia de arbolado. Manzanas de borde cerrado en área central. El espacio público está conformado por una plaza central que ocupa 4 manzanas, una pequeña plaza en el límite del área consolidada y dos tramos de paseo costero en el frente al río no ocupado por el puerto. La presencia de algunas trazas sobre el territorio circundante permiten inferir la existencia de una zona de chacras. El crecimiento se da por desplazamiento de la mancha urbana sobre esta zona, fundamentalmente sobre el eje de la ruta 39.

## Datos | Casas Blancas

Localidad industrial.  
Población 390 habitantes (INE 2004).

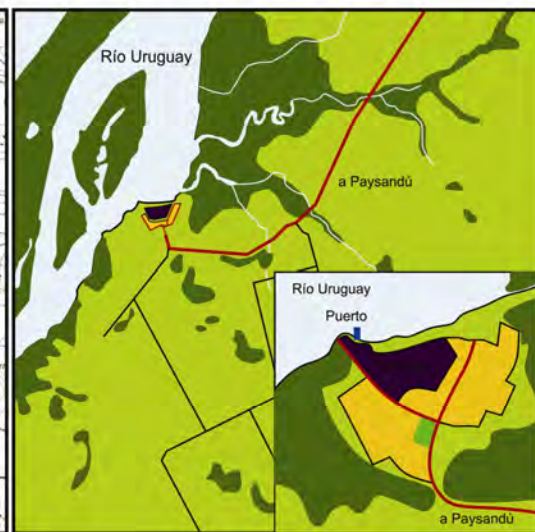
Enclave sobre el río Uruguay, en su margen izquierda, distante 10km de la ciudad de Paysandú, al sur de la misma. Interrumpe el desarrollo del monte ribereño y monte parque que se desarrollan sobre el río. Pueblo asociado a la industria frigorífica. Conexión con el territorio a través de ruta local a la ciudad de Paysandú. La industria cuenta con un puerto propio, hoy en desuso.

Ocupa una superficie aproximada de 18 hás.

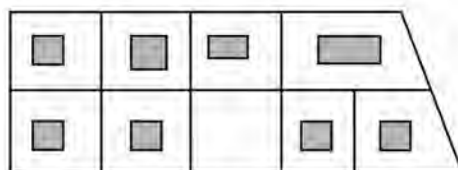
### Plano - Esc 1:100.000



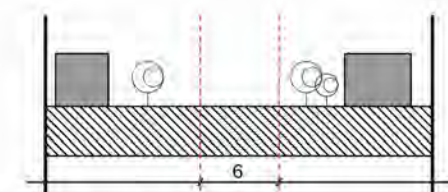
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Se desarrolla con varias tipologías de ocupación sobre dos vías estructuradoras que rodean la planta frigorífica que permanece en actividad. La estructura del poblado responde a la localización de viviendas y servicios para obreros y gerentes de la industria.

## Datos | 16 Colonia Hugues

Centro de colonia agrícola  
Población 60 habit (INDEC 2001)

Inmersa en el tejido productivo.  
Conexión con el territorio a través de ruta nacional.  
Tejido consolidado -  
Crecimientos -

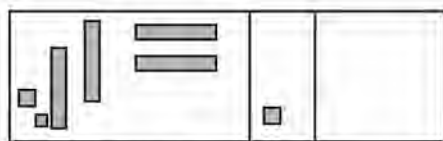
### Plano - Esc 1:100.000



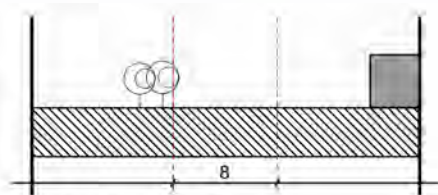
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:5000



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Manzanas rectangulares en las que se localiza producción de aves.

## Datos | 17 Colón

Centro urbano

Población 21.000 habit (INDEC 2001).

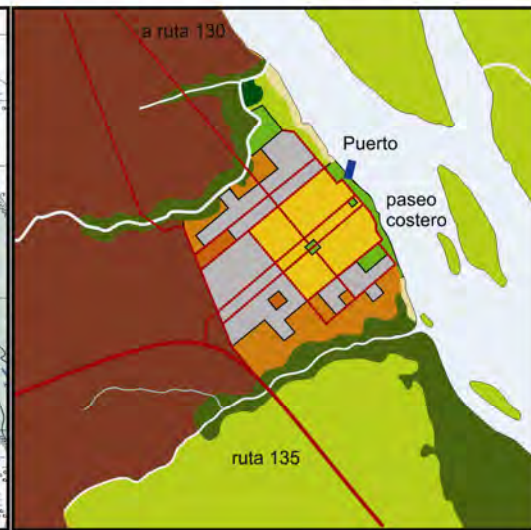
En una cuña de territorio entre los arroyos Del Medio y de la Leche y el río Uruguay. En la margen derecha del río Uruguay, frente a la isla San Francisco. Presencia de monte ribereño sobre los arroyos e islas del río Uruguay. Tramos de costa alta en la que se localiza el antiguo puerto comercial, hoy en desuso, y costa baja inundable en la que se desarrollan arenales, utilizada como zona de playa. Puerto deportivo y paseo costero. Conexión con el territorio a través de ruta al puente internacional y ruta nacional.

Tejido consolidado 220 háa aprox

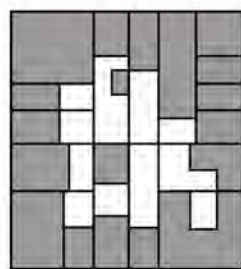
### Plano - Esc 1:100.000



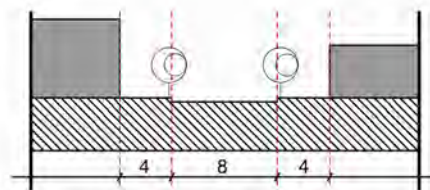
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero a "medios rumbos". Manzanas de 88 m de lado (predominantes en área central) con sección vial de 16m. Presencia de arbolado en aceras. Manzanas de borde cerrado en área central. Un par de plazas (una de ellas desarrollada en 4 manzanas), un parque, un campo de golf y el paseo costero y playas conforman el espacio público.

El crecimiento se da por desplazamiento de la mancha urbana sobre zona de chacras con continuidad en tejido productivo intensivo.

## Datos | San José

Centro de colonia agrícola.  
Población 14.870 habit (INDEC 2001)

Inmersa en el tejido productivo. Conexión con el territorio a través de rutas nacionales y ffcc.

Tejido consolidado 27 hás aprox  
Crecimientos 378 hás aprox.  
Crecimientos 600 hás aprox.

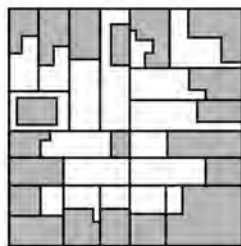
### Plano - Esc 1:100.000



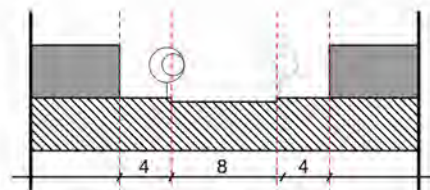
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero desviado 40° de la dirección N-S. Manzanas de 88 m de lado (predominantes en área central) con sección vial de 17m. Arbolado discontinuo en aceras. Manzanas de borde cerrado en área central. Espacio público conformado por una plaza cuyas dimensiones no se ajustan a la cuadrícula. El crecimiento se da por desplazamiento de la mancha urbana sobre zona de chacras con continuidad en tejido productivo intensivo. Este es más extendido entre la ruta 130 y el ffcc.

## Datos | El Brillante

### El Brillante

Centro de colonia agrícola  
Población 2.143 habit (INDEC 2001)

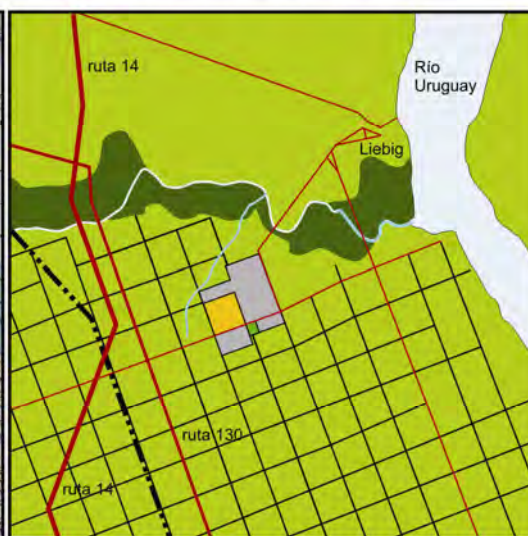
Inmersa en el tejido productivo y en las márgenes del arroyo El Doctor. Presencia de mte ribereño y planicie de inundación en márgenes de arroyos. Conexión con el territorio a través de rutas locales. A 2km al sur de Pueblo Liebig.

Tejido consolidado 25 hás aprox  
Crecimientos 75 hás aprox.

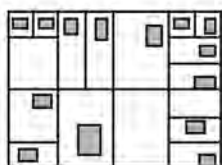
### Plano - Esc 1:100.000



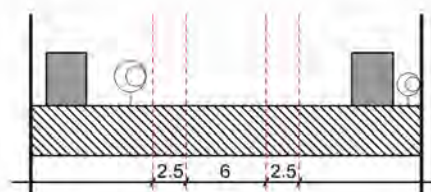
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero desviado 40° de la dirección N-S. Manzanas de 160 x 120 m de lado con sección vial de 11 m. Sin en aceras. Manzanas de borde abierto. Espacio público conformado por una plaza situada en el sector de crecimiento.

El crecimiento se da por desplazamiento de la mancha urbana sobre zona de chacras con continuidad en tejido productivo intensivo.

## Datos | 20 Pueblo Liebig

Localidad industrial.  
Población 722 habít (INDEC 2001)

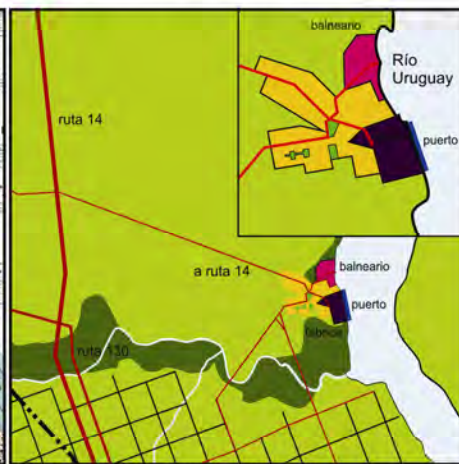
Enclave sobre el río Uruguay, en su margen derecha, a 10 km al norte de la localidad de Colón. Interrumpe el desarrollo del monte ribereño que se desarrolla sobre el río. Conexión con el territorio a través de ruta local a Colón y a la ruta nacional 14. Pueblo asociado a la industria frigorífica. La industria cuenta con un puerto propio, hoy en desuso.

Ocupa una superficie aproximada de 40 hás.

### Plano - Esc 1:100.000



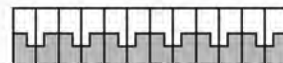
### Esquemas - Esc 1:100.000



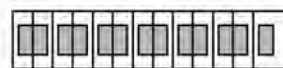
### Esquemas



Manzanas de casados - Esq 1 - Esc 1:5000



Casas en hileras - solteros - Esc 1:5000



Manzanas de los jefes - Esc 1:5000

### Observaciones

Se desarrolla con varias tipologías de ocupación sobre dos vías estructuradoras que confluyen a la planta frigorífica. La estructura del poblado responde a la localización de viviendas y servicios para obreros y gerentes de la industria.

## Datos | 21 Balneario Pueblo Liebig

Balneario

Población Sin datos

Al norte del pueblo industrial, sobre la costa, se ha desarrollado un pequeño balneario que ocupa 3hás, en el que se localiza un embarcadero.

### Plano - Esc 1:100.000



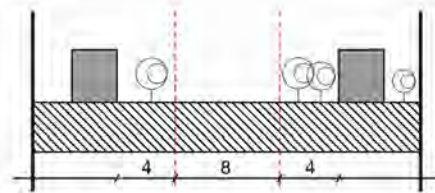
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:5000



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Se desarrolla con tipología de vivienda aislada. El parcelamiento se localiza a lo largo de las vías estructuradoras, con áreas baldías que no están equipadas como espacio público.

La relación con el río se da a lo largo de la costa que no cuenta con equipamiento especial, con excepción de un pequeño embarcadero.

## Datos | Ubajay

Centro de colonia agrícola  
Población 3500 habit (INDEC 2001)

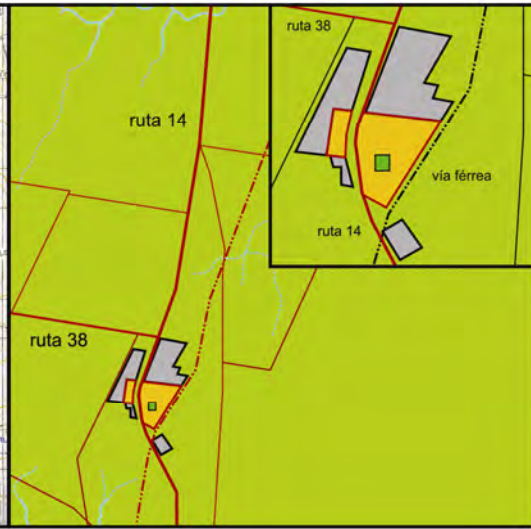
Inmersa en el tejido productivo con áreas de forestación. Sobre ruta nacional 14, se desarrolla a ambos lados de la misma. Conexión con el territorio a través de rutas nacionales 14, 38 y ferrocarril.

Tejido consolidado 26 hás aprox.  
Crecimientos 40 hás aprox. Con localización industrial

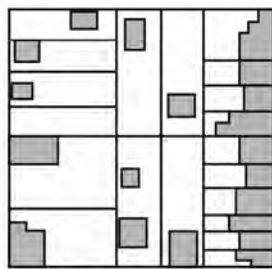
### Plano - Esc 1:100.000



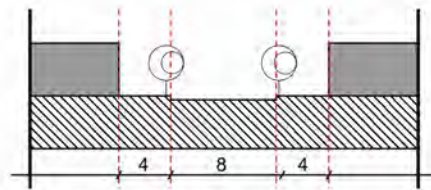
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero desviado de la dirección N-S. Manzanas de 100 m de lado con sección vial de 12 m. Sin arbolado en aceras. Espacio público conformado por una plaza situada en el centro. El crecimiento se da por desplazamiento de la mancha urbana a lo largo de la ruta 14.

## Datos | Nueva Escocia

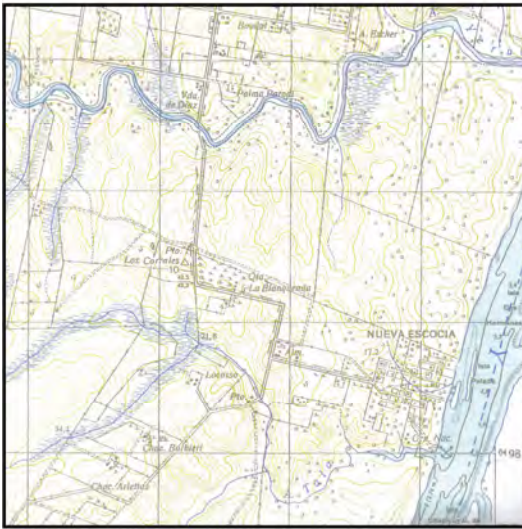
Colonia industrial, origen en una fábrica de cerámica.  
Población 373 habit (INDEC 2001)

Entre dos arroyos y sobre el río Uruguay, en su margen derecha. Presencia del monte ribereño sobre el río, en un entorno muy afectado por la actividad ladrillera. Conexión con el territorio a través de rutas locales a ruta nacional 14.

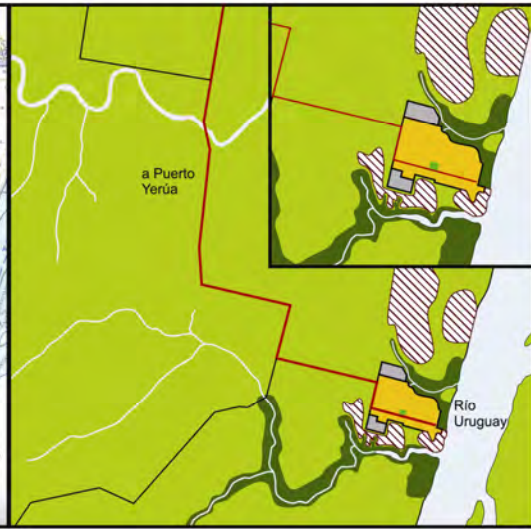
Tejido consolidado 37 hás aprox

Crecimientos 4 hás aprox. De tejido original, no ocupado

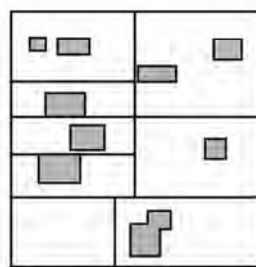
### Plano - Esc 1:100.000



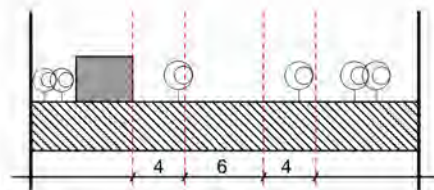
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

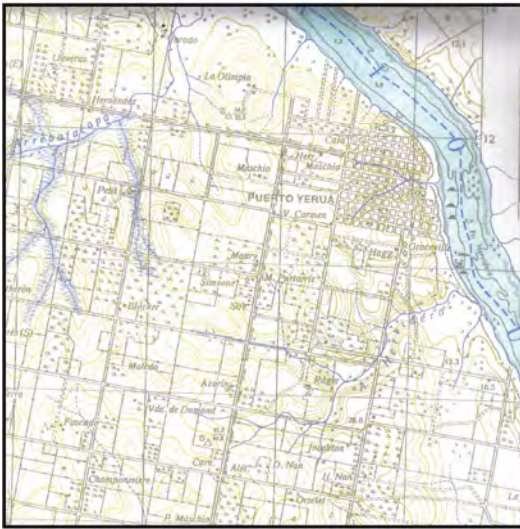
Tejido en damero desviado 12° con respecto a la dirección norte-sur. Manzanas de 105 m de lado con sección vial de 10m. No existe arbolado en la vía pública. Manzanas de borde abierto, con presencia de padrones sin edificar. Espacio público conformado por una plaza central.

## Datos | Pueblo Yerúa

Centro de Colonia y puerto  
Población 1541 habit (INDEC 2001)

Entre el monte ribereño y el tejido productivo, sobre el río Uruguay, en su margen derecha. Conexión con el territorio a través de ruta local a ruta nacional 14.  
Tejido consolidado 203 hás aprox con vacíos dentro del tejido.  
Crecimientos No tiene crecimiento.

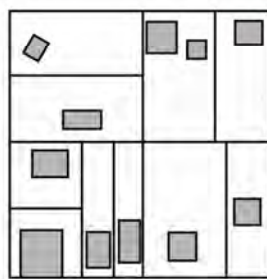
### Plano - Esc 1:100.000



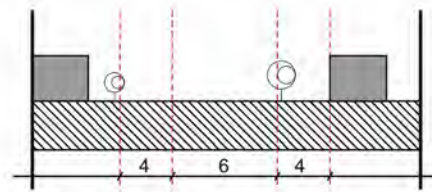
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

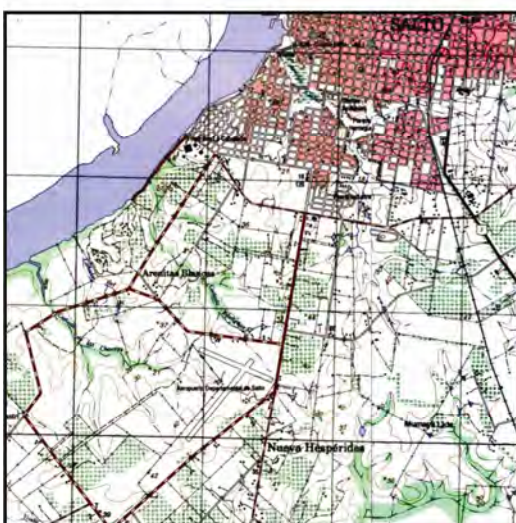
Tejido en damero desviado 10 ° con respecto a la dirección norte-sur. Manzanas de 105 m de lado con sección vial de 10m. No existe arbolado en la vía pública. Manzanas de borde abierto, con presencia de padrones sin edificar. Espacio público conformado por una plaza central y un paseo costero.

## Datos | 25 Arenitas Blancas

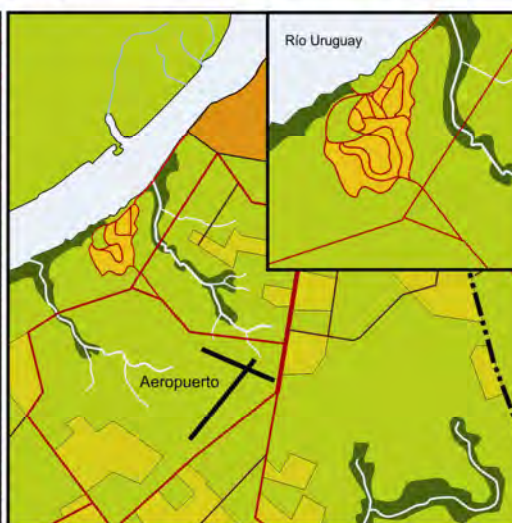
2da residencia  
Población 210 habit (INE 2004)

Al sur de la ciudad de Salto, a 2 km de la misma, es el balneario de la ciudad. En un área de monte ribereño y forestación con playas de arenas blancas a las que se accede a través de bajadas perpendiculares desde las calles de la urbanización.

**Plano - Esc 1:100.000**



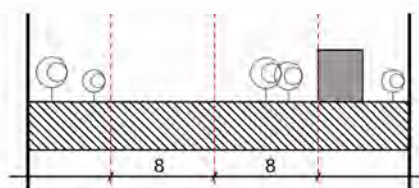
**Esquemas - Esc 1:100.000**



**Esquemas**



Manzana - Esc 1:5000



Corte de calle - Esc 1:500

## Observaciones

Se desarrolla con tipología de vivienda aislada en manzanas irregulares determinadas por un trazado vial sinuoso. Las 44 hás que ocupa el desarrollo de la urbanización están poco edificadas. La relación con el río se da a lo largo de la costa que cuenta con equipamiento para su uso recreativo.

## Datos | Salto

Centro urbano

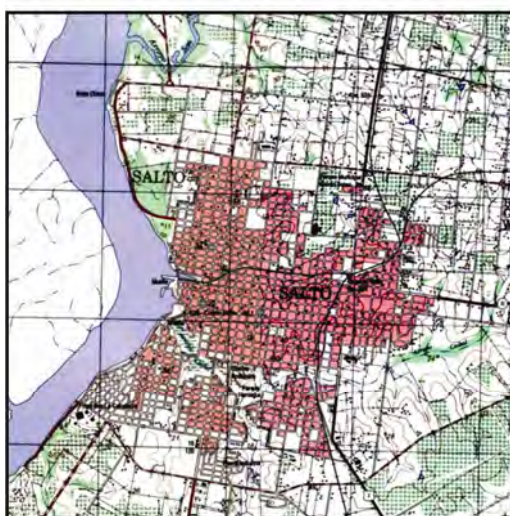
Población 99.072 habit (INE 2004)

En una cuña de territorio entre el arroyo Ceibal y el río Uruguay. En la margen izquierda del río Uruguay. El monte ribereño mantiene su presencia a través de algunas especies en la costa. Costa baja sujeta a inundaciones. Vinculación con el río a través de puerto comercial, hoy en desuso y paseo costero. Salto y Concordia son el único caso de ciudades situadas a la misma altura del río Uruguay en ambas márgenes, con lo cual existe contacto visual entre ambas. Vinculación con la ciudad de Concordia a través de transporte fluvial. Conexión con el territorio a través de ruta al puente internacional sobre la represa de Salto Grande, rutas nacionales y fcc. Vinculado al balneario Arenitas Blancas.

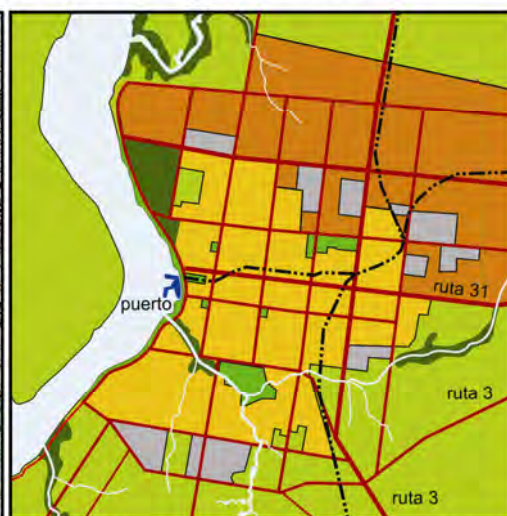
Tejido consolidado 1.178 háa aprox

Crecimientos 550 háa aprox.

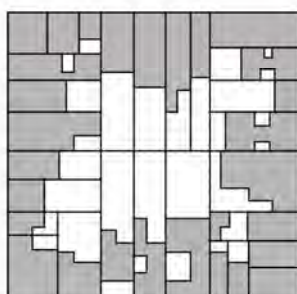
**Plano - Esc 1:100.000**



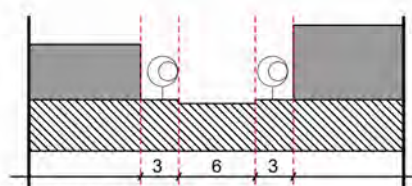
**Esquemas - Esc 1:100.000**



## Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

## Observaciones

Tejido en damero desviado 10° de la dirección N-S. Manzanas de 115 m de lado (predominantes en área central) con sección vial de 12m. Arbolado en aceras. Manzanas de borde cerrado en área central. Espacio público conformado por plazas, parques y paseo costero. El tejido se interrumpe por las trazas del fcc y por los cursos de agua que lo atraviesan.

Áreas de chacras con uso intensivo, invernaderos y frutales. Tejido muy consolidado, crecimiento por desplazamiento y por eclosión sobre la ruta 31.

## Datos | 27 Frigorífico Yuquerí y barrio

Barrio industrial  
Población S/D

Enclave sobre el río Uruguay, en su margen derecha, a 5 km al sur de Concordia. Interrumpe el desarrollo del monte ribereño que se desarrolla sobre el río. Conexión con el territorio a través de ruta local a ruta nacional 14. Pequeño pueblo asociado a la industria frigorífica y nuevo barrio. La industria cuenta con un puerto propio, hoy en desuso.

La planta industrial del frigorífico ocupa 20 hás, unida al pequeño barrio original por un camino a través del monte.

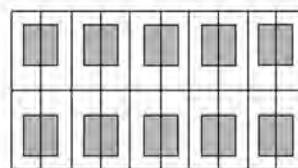
El nuevo barrio, al noroeste, ocupa una superficie aproximada de 23 hás, con una zona de crecimiento de 10 hás..

**Plano - Esc 1:100.000**

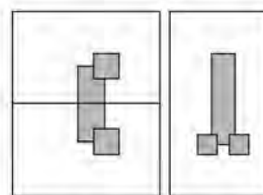
**Esquemas - Esc 1:100.000**



## Esquemas



Manzana barrio nuevo - Esc 1:2500



Manzana Pueblo Yuquerí - Esc 1:2500

## Observaciones

A medio camino entre el Anglo, Liebig y Casas Blancas, y los grandes frigoríficos como el de Gualaguaychú, este emprendimiento asocia fábrica y vivienda, pero con matices respecto a los tres pueblos mencionados. La instalación industrial, se vincula con un pequeño núcleo de casas para sus operarios, que han quedado incluidas en un barrio que ha ido creciendo. Otras construcciones de mayor jerarquía se ubicaron sobre el río, junto a la fábrica. Un nuevo barrio se desarrolla con varias tipologías de vivienda agrupada, en un amanzanado rectangular de 50 por 100 mts, con vías de 12 mts. Existen además manzanas con fraccionamiento convencional, construidas predio a predio.

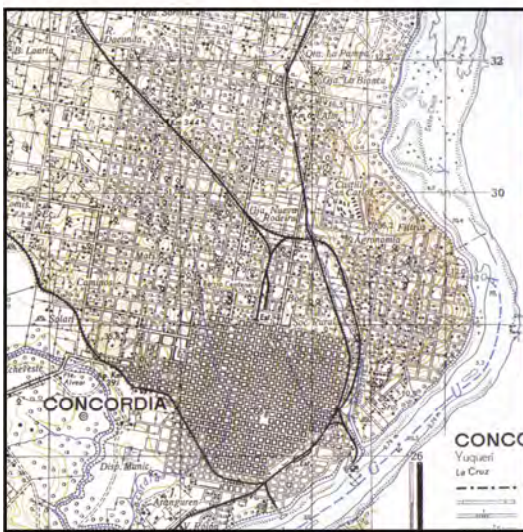
## Datos | Concordia

Población 137.046 habit (INDEC 2001)

Entre el arroyo Yuquerí Grande y el Salto Chico, sobre el río Uruguay en su margen derecha. Costa alta frente a la ciudad de Salto. El monte ribereño mantiene su presencia a través de algunas especies en la costa. Vinculación con el río a través de puerto comercial en el que hoy sólo opera un transporte local de pasajeros con la ciudad de Salto, y paseo costero. Conexión con el territorio a través de ruta a 4 a ruta 14 y ruta al puente internacional sobre la represa de Salto Grande, rutas nacionales y ffcc. Vinculado al Frigorífico Yuquerí.

Tejido consolidado 1.100 has aprox  
Crecimientos 3350 has aprox.

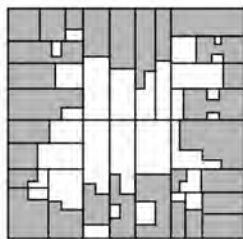
### Plano - Esc 1:100.000



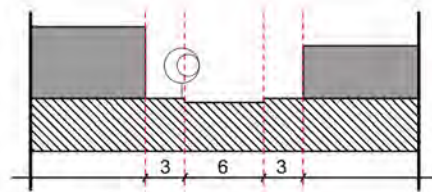
### Esquemas - Esc 1:100.000



### Esquemas



Manzana - Esc 1:2500



Corte de calle - Esc 1:500

### Observaciones

Tejido en damero desviado 10° de la dirección N-S. Manzanas de 90 m de lado (predominantes en área central) con sección vial de 12m. Escaso arbolado en aceras. Manzanas de borde cerrado en área central. Espacio público conformado por plazas, parques y paseo costero. El tejido se interrumpe por las trazas del ffcc.

Áreas de chacras con uso intensivo, invernaderos y frutales. Tejido muy consolidado, crecimiento por desplazamiento sobre la zona de chacras.

## BIBLIOGRAFÍA

### PARTE I

AAVV, BARSKY, Osvaldo editor (1991): *El desarrollo agropecuario pampeano*. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires 1991, ISBN 950-694-145-9. 810 pgs.

AAVV, SABATÉ, Joaquín; SCHUSTER, Mark editores (2001): *Projectant l'eix del Llobregat. Paisatge cultural i desenvolupament regional*. Universitat Politècnica de Catalunya, Massachusetts Institute of Technology, Barcelona. ISBN 7653-793-X

AAVV, OLIVERA, Mabel coordinadora (2007): *Pequeñas localidades. Turismo y Patrimonio*. Facultad de Arquitectura Universidad de la República. Investigación financiada por CSIC, Apoyo al sector Productivo.

ALIATA Fernando, SILVESTRI Graciela (2001): *El paisaje como cifra de armonía. Relaciones entre cultura y naturaleza a través de la mirada paisajística*. Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires 2001. ISBN 950-602-430-8.

BARRÁN, José Pedro (1990): *Historia de la sensibilidad en Uruguay. Tomo I-La cultura bárbara 1800-1860 y Tomo II El disciplinamiento 1860-1920*. Edit. Banda Oriental, Montevideo.

BARRÁN, José Pedro; NAHUM, Benjamín (1972): *Historia social de las revoluciones de 1897 y 1904*. Edit Banda Oriental, Montevideo

BERQUE, Agustín (2009): *El pensamiento paisajero*. Traducción de de Maysi Veuthey, Edición de Javier Maderuelo. Edit Biblioteca Nueva, S.L., Madrid, 2009. ISBN: 978-84-9742-934-4.

BIRNBAUM, Charles (1994): "Protecting Cultural Landscapes Planning, Treatment and Management of Historic Landscapes" Preservations Brief N 36 del National Park Service. Disponible en [www.nps.gov](http://www.nps.gov). Consulta 6-10-2010

BUNGE, Mario (1972): *Teoría y realidad*. Editorial Ariel, Barcelona, 3era edición, 1981. ISBN 84-344-0725-6.

CLAVAL, Paul (1981): *Evolución de la Geografía Humana*. Edit Oikos-tau s.a. Barcelona , 2da edición (1era Edición de 1974) ISBN 84-281-0258-9.

CLAVAL, Paul (1995): *La geografía cultural*. 1era edición en castellano. Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1999. ISBN 950-23-0921-9.

CONSENS, Mario (2009): *Prehistoria del Uruguay. Realidad y fantasía*. Edit. Del Sur, Montevideo. ISBN 978-9974-8174-5-6

DURKHEIM, Emile (1912): *Les Formes Élémentaires de la Vie Religieuse. Le système totémique en Australie*. CNRS Publisher, Edit. Paperback, 5º edic. 2007, ISBN 978-2-13-053950-6.

EVIA Gerardo, GUDYNAS Eduardo (2000): *Ecología del Paisaje en Uruguay. Aportes para la conservación de Diversidad Biológica*. Edit DINAMA, Junta de Andalucía Conserjería del medio Ambiente, Impresión EGONDI Artes Gráficas (Sevilla) ISBN 84-89650-74-8.

FOLCH, Ramón (2003): "Los conceptos socioecológicos de partida" pags 19 a 43 en *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación*. Coordinador Ramón Folch. Edit Diputació de Barcelona, Barcelona. ISBN84-774-962-X.

FORMAN, Richard T. T.; GODRON, Michael (1986): *Landscape Ecology*. Edit Wiley, New York.Chichester.Brisbane.Toronto.Singapore. ISBN 0-471-87037-4.

FREGA, Ana (2008): "Combates por la "Historia reciente" en Uruguay", en *Historia reciente, historia en discusión*, Pgs 15-30, Edit Centro de Estudios interdisciplinarios Uruguayos, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Udelar. ISBN 978-9974-0-0436-8

GIUFFRÀ, Elzear (1935): *La República del Uruguay. Explicación geográfica del territorio nacional*. Edit A. Monteverde y Cía. Montevideo.

GÓMEZ, Pedro; PERETTI, Miguel; PIZARRO, José; CASCARDO, Antonio (1991): "Delimitación y caracterización de la región" en *El desarrollo agropecuario pampeano*. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, Barsky Osvaldo Editor. Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires 1991, ISBN 950-694-145-9. Pgs. 77 a 94.

LE CORBUSIER (1929): "Prologue Américain", pgs 1-22 de *Précisions. Sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*. Collection de L'Esprit Nouveau", Paris

LEVY-STRAUSS, Claude (1958): *Antropología estructural*. Traducción Eliseo Verón. Ediciones Paidós, Barcelona 1987, ISBN 84-7509-449-X.

LEZAMA, Antonio (2008): *La historia que nos parió. Ensayo sobre el origen de la idiosincrasia Rioplatense*. Edit Linardi y Risso, Montevideo. ISBN 978-9974-675-14-8

MADERUELO, Javier (2005): *El paisaje. Génesis de un concepto*. Abada Editores, Madrid 2006. ISBN 84-96258-56-4.

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (2007): *Avance I/2007. 1816-2016 Argentina del Bicentenario. Plan Estratégico Territorial*. Publicación de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. ISBN 978-987-23585-0-1, Buenos Aires 2007.

MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE (1997): *Directrices Nacionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo. Documento síntesis*. F. Bervejillo, coordinador. Disponible en la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial del MVOTMA.

NAVEH Zev; LIEBERMAN, Arthur, et al (2001): "La evolución de la ecología de paisajes y sus fundamentos conceptuales" y "Base teórica y conceptual de la ecología de paisajes como una ciencia del ecosistema humano" pags. 1-33; 471-512, en *Ecología de Paisajes*. Edición en español, Edit Facultad de Agronomía, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires (2002) 2nda edición. ISBN 950-29-0676-4.

NORBERG SCHULZ, Christian (1976): "Genius Loci," Revista Lotus N° 13, pág. 59. 1976 Gruppo Editoriale Electa.

RAFFESTIN, Claude (2005): *Dalla nostalgia del territorio al Desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*. Edit Alinea Editrice, Fienze. ISBN 88-8125-911-7

ROGER, Alain (1997): *Breve tratado del paisaje*. Traducción de Maysi Veuthey, Edición de Javier Maderuelo Edit Biblioteca Nueva, S.L., Madrid, 2007. ISBN: 978-84-9742-681-7.

SABATÉ BEL, Joaquín (2004): "*Paisajes culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo*" pags 8 a 29 en *Revista URBAN n°9*, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. Anta Ediciones. Madrid.

SAUER, Carl (1925): "*La morfología del paisaje*". En *Polis* año 2006, vol. 5, n° 15, Revista de la Universidad Bolivariana, Santiago de Chile. ISSN 0717-6554 . Original publicado el 12 de octubre de 1925 en el vol.2, n° 2, pags 19 a 53 de la University of California Publications in Geography.

SOLÁ MORALES, Manuel (1981): "*La identitat del territori*". Pág. 3 y "*Reconeixement comarcal i ordenació del territori*". Págs.59 y 60 en *La identitat del territori català. Les comarques. Revista Quaderns Extra*, 1981.

VIDART, Daniel (1967): *El paisaje uruguayo*. Edit Alfa, Montevideo

VIDART, Daniel (2012): *Uruguayos, quienes somos, como somos, dónde estamos*. Edit. B Uruguay SA, Montevideo, ISBN 978-9974-8337-4-6

### **Tesis consultadas**

AGUILAR, Antoni (1993): *La construcció de l'espai rural al Baix Empordà. L'anàlisi de les transformacions del territori com a base per a la definició de criteris d'ordenació*.

DÍAZ TERRENO, Fernando (2011): *Constelaciones rurales serranas. Lógicas de ocupación del territorio y modelos de orden. Lecturas interpretativas de la construcción del territorio Norte de Traslasierra, Córdoba, Argentina*.

EIZAGUIRRE, Xabier (1990): *Los componentes formales del territorio rural. Los modelos de estructuras agrarias en el espacio metropolitano de Barcelona. La masía como modelo de colonización en Torelló*.

### **PARTE II**

AAVV, MARTÍNEZ, Edgardo coordinador (2001): *Definición y Caracterización del Borde Urbano en tres Corredores Metropolitanos de Montevideo*. Investigación realizada en el ITU, Facultad de Arquitectura, Udelar. Disponible en el ITU.

ARBELETCHÉ, Pedro, COURDIN, V, OLIVEIRA G (2007): "*Soja y forestación: los impactos sobre la ganadería uruguaya*" Documento suministrado por los autores.

BERETTA, Pier Luigi (1977): *L'organizzazione dello spazio rurale platense*, Università degli Studi, Facoltà di Scienze Politiche, Pavia.

BRACCO, Diego (2004): *Charrúas, guenoas y guaraníes. Interacción y destrucción indígenas en el Río de la Plata*. Edit. Linardi y Risso, Montevideo. ISBN 9974-559-56-1

CASCARDO, Antonio, PIZARRO, José; PERETTI, Miguel; GÓMEZ, Pedro (1991): “*Sistemas de producción predominantes*” pgs. 95 a 147. en *El desarrollo agropecuario pampeano*. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, Barsky Osvaldo Editor. Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires 1991, ISBN 950-694-145-9.

CAVAGNARO, Guillermo (2007): “*Forestación: Introducción a un estudio comparativo entre experiencias de Argentina y Uruguay*” en *Apuntes Agroeconómicos de la Facultad de Agronomía UBA*, Año 5, N°6. ISSN 1667-3212. En [www.agro.uba.ar](http://www.agro.uba.ar). Consulta 10-06-2011

CULLEN, Gordon (1971): *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*. Cuarta edición. Edit Blume, Barcelona 1981. ISBN 84-7031-203-0.

CHEBATAROFF, Jorge (1983): *Atlas para la República Oriental del Uruguay*. Edit. Raschetti y Montevideo. Montevideo.

DELFINO, Liliana, PIAGGIO, Mario (1996): “*Vegetación del Uruguay*” Disponible en [www.fcien.edu.uy](http://www.fcien.edu.uy) consulta 31-05-2011

FELQUER, José Francisco; MOREIRA BAHLE DE FELQUER, Laura Rosa (1962): *Geografía de Entre Ríos. (física, biológica, humana)*. Edit. Nueva Impresora, Brest y Vinas París. Paraná, Argentina.

FERNANDEZ CASTRO, Javier (2007): “*METRO>INTRA<META. Categorías para leer y proyectar la ciudad latinoamericana*”. En 6º *Jornadas de Investigación en Arquitectura/2007* p.245-251, Facultad de Arquitectura, UDELAR

LYNCH, Kevin (1959): *La imagen de la Ciudad*. Traducción de Enrique Luis Revol, 1era edición en castellano. Edit Infinito, Buenos Aires, 1960.

MOSCATELLI, Gustavo (1991): “*Los suelos en la región pampeana*”. Pags 11-76 en *El desarrollo agropecuario pampeano*. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, Barsky Osvaldo Editor. Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires, 1991, ISBN 950-694-145-9.

NASELLI, César (1992): *De ciudades, formas y paisajes. Textos para su debate*. Primera edición. Edit ARQUNA.

NAVEH Zev; LIEBERMAN, Arthur, et alt (2001): “*La evolución de la ecología de paisajes y sus fundamentos conceptuales*” y “*Base teórica y conceptual de la ecología de paisajes como una ciencia del ecosistema humano*” Pags 1-33; 471-512, en *Ecología de Paisajes*. Edición en español, Edit Facultad de Agronomía, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2da edición, 2002. ISBN 950-29-0676-4.

PANERAI, Philippe (1980): “*Construir la ciudad*” pgs 172 a 183 en *Formas urbanas: de la manzana al bloque*. Edit Gustavo Gili, Barcelona 1986. ISBN: 84-252-1291-X

PÉREZ ARRARTE, Carlos (2003): “*Impacto de las plantaciones forestales en Uruguay*” en [www.guayubira.org.uy](http://www.guayubira.org.uy). Consulta 13-06-2011

RÍOS Mariana; ZALDÚA Natalia y RODRÍGUEZ-GALLEGO Lorena ( 2010) :” *Evaluación de la calidad ambiental en el entorno del Parque Nacional Esteros de Farrapos e Islas del Río Uruguay. Primer informe*. En [www.vidasilvestre.org](http://www.vidasilvestre.org) , consulta 13-06-2011

ROSSI, Aldo (1975): "*Consideraciones sobre la morfología urbana y la tipología constructiva*" pgs 127 a 145 en *Para una arquitectura de tendencia. Escritos: 1956-1972*. Edit Gustavo Gili, Barcelona 1977. ISBN 84-252-0656-1

### PARTE III

AAVV (1812): "*Memorias de los sucesos de armas que han tenido lugar entre orientales, españoles y portugueses y en guerra civil con las tropas de Buenos Aires desde el año 1811 con la diferencia de épocas*" p. 230 a 247 del *Boletín Histórico del Estado Mayor General del Ejército* sección Historia y Archivo, Montevideo 1965.

AAVV (1992): *Cartografía histórica del encuentro de dos mundos*. Instituto Nacional de Estadística Geográfica e Informática de México y Instituto Geográfico Nacional de España editores.

AAVV (1997): *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*. Centro de Estudios Historicos de Obras Públicas y Urbanismo, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, Ministerio de Fomento, Madrid ISBN 84-7790-276-3

ABELLA, Gonzalo (2008): *Historia diferente del Uruguay*. Edit BetumSan y Universidad Popular "Joaquín Lencina", Montevideo. ISBN 978-9974-96-589-8, 5º Edición., 293 pg.

ABELLA, Gonzalo(2001): *Mitos, leyendas y tradiciones de la Banda Oriental*. Edit BetumSan, Montevideo. ISBN 978-9974-667-07-5 6º Edición 2008. 199pgs.

ALVAREZ LENZI, Ricardo (1986): *Fundación de poblados en el Uruguay*. Edit Facultad de Arquitectura, UdelAR, 2º edición 1987.

AGUIRRE, Joaquín, MONTALBÁN, Juan Manuel (1846): *Recopilación compendiada de las Leyes de Indias, aumentada con algunas notas que no se hallan en la Edición de 1841 y con todas las disposiciones dictadas posteriormente para los dominios de ultramar*. Edit. Boix, Madrid. Disponible en [www.books.google.es](http://www.books.google.es), consulta 20 de marzo de 2012.

ARMADA ARGENTINA, SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL (1979): *Croquis de los Ríos, Río Uruguay (km 0-334). esc 1: 50.000*. Buenos Aires.

BACCINO, Silvia, ROBLES Sergio, SOROLLA María Luisa (2007): *La producción. La industria frigorífica*. Publicación del Museo Histórico Quinta Jovita y el Archivo Histórico de la Municipalidad del Partido de Zárate. Edit. Deloscuatrovientos, Buenos Aires. ISBN 987-564-641-5.

BARACCHINI Hugo, ALTEZOR Carlos (2008): *Historia del ordenamiento territorial en el Uruguay. República liberal del siglo XIX (1830-1903) y sus antecedentes coloniales*. Edit Trilce , Montevideo. ISBN 978-9974-32-479-4.

BARRACCHINI Hugo (1978): *Historia de las comunicaciones en el Uruguay*. Edit Universidad de la República, Montevideo 1981. 2nda edición.

BERETTA, Pier Luigi (1977): *L'organizzazione dello spazio rurale platense*. Università degli Studi. Facoltà de Scienze Politiche Pavia.

BESSÓN, Ariel; MAIDANA, Walter (1999): *DURANDÓ, HISTORIA DE UNA COMUNIDAD*, 2nda Edición 2006, Edit Colón, Entre Ríos. ISBN 987-43-0343-3.

BORETTO OVALLE, René (2000) : *Historiografía de la ciudad de Fray Bentos (1857-1890), Parte I*. Edit Ministerio de Educación y Cultura, Montevideo.

BRUXEL, Arnaldo (1978): *Los treinta pueblos guaraníes*. Edit Cruz del Sur, Montevideo 2007. Caxías do Sul. Universidad de Caxías do Sul; Porto Alegre. Escuela superior de Teología San Lorenzo de Brindes; librería Sulina Editora 1978. 162 pgs. Ilust. (Colección "Temas gaúchos"). CDU-98 ISBN 978-9974-8064-1-2.

CAMPAL, Esteban, compilador (1968): *Las vaquerías del Mar*. José Cardiel-Silvestre Gonzalez. Tomo 5 de la Enciclopedia Uruguaya de EditARCA, Montevideo

CASTELLANOS, Alfredo (1971): *Breve historia de la ganadería en Uruguay*. Edit Banco de Crédito, Montevideo.

CASTRO, José (1998): *Puentes sobre el río Uruguay*. Publicación de la Comisión Administradora del Río Uruguay, disponible en [www.caru.org.uy](http://www.caru.org.uy)

CLEMENTI, Alberto (2002): "*Revisioni di paesaggio*". Págs 13 a 52 en Interpretazioni di paesaggio. Convenzione Europea e innovazioni di método. Edit. Meltemi.

CONSULTORA HCG ENVIRONMENT (2004): "*Estudio del Impacto Socio-económico del Proyecto Planta de Celulosa Botnia S.A. en Uruguay*". Resumen ejecutivo preparado para Metsä-Botnia.

CONZEN, Michael (1990): "*Introduction*". Págs. 1 a 9 en *The making of the American Landscape*. Conzen Edit., Nueva York. ISBN 0-04-917009-0.

CORBOZ, André (1983): "*El territorio como palimpsesto*", págs.25 a 34 en *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Angel Martín Ramos, editor. Ediciones UPC, Barcelona, 2004. ISBN 84-8301-752-0.

CRIADO, Alonso (1840): *Revalidación de la Ley de Indias relativa al Libre Tránsito*, en Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay, IHA. Publicación 17, Fascículo 7, Montevideo, 1965.

DAIREAUX, Émile (1886): "*Voyage a la Plata. Trois mois de vacances* » pgs 193 a 207 en *Le Tour du Monde. Nouveau Journal des Voyages*, publicación dirigida por Edouard Charton, 1887. Edit Hachette, Paris

DAIREAUX, Émile (1889): *La vie et les Mœurs a La Plata*, Tomo 1 La société des villes. 10ma edición, Edit Hachette, 1889, Paris

DARWIN, Charles R. (1846): *Viaje de un naturalista. Antología*. Traducción de Víctor Pzancoyalba, 1972. Edit Salvat S.A.-Alianza Editorial S.A.

DE AZARA, Félix (1801): "*Memoria sobre el estado rural del Río de la Plata*" en *Memoria sobre el estado rural del Río de la Plata y otros informes*, pags 1-27 Edit Bajel, Buenos Aires, 1943.

DE LA TORRE, Nelson, RODRÍGUEZ, Julio, SALA DE TOURON, Lucía (1968): *La Revolución Agraria Artiguista*, Edit. Pueblos Unidos, Montevideo

DODERO, Luis (1961): *La navegación en la Cuenca del Plata y sus propulsores. Memorias personales*. Edit Tucumán, Buenos Aires.

FERNÁNDEZ, Elisa, MELCHIORI, María Luisa (2009): *Entre Ríos, huellas en nuestra historia*. Edit. Identidad Entrerriana, CFI. Argentina. ISBN 978-987-05-6867-4.

FERNÁNDEZ MOYANO, Jorge; RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Silvio (2002): *Los astilleros del Salto Oriental*. Edit. Liga Marítima Uruguaya (Filial salto), Museo Histórico del Río Uruguay, Centro de Investigaciones Históricas de Salto, Salto.

FREGA, Ana (2009): *Historia Regional e independencia del Uruguay. Proceso histórico y revisión crítica de sus relatos*. Edic Banda Oriental. ISBN978-9974-1-0629-1.

GARAVAGLIA, Juan Carlos (1993): "Las quintas y chacras de Buenos Aires, ejido y campaña 1750-1815." Págs 121-146 en *Huellas de la tierra, Indios, agricultores y hacendados en la pampa bonaerense*. Edit Tandil IEHS.

GARAVAGLIA, Juan Carlos (2011): "Cómo se mide la tierra? Las mensuras en el Río de la Plata, siglos XVII-XIX". Págs. 27 a 61 en *Mensurar la tierra, controlar el territorio*, Edit Prohistoria, Garavaglia, Juan Carlos; Gautreau, Pierre editores, Rosario, Argentina. ISBN 978-987-1304-77-6.

GARRIDO, Lydia (2010): "De la Liebig's y el Anglo a UPM (ex Botnia). Algunos aportes sobre la trayectoria de la dependencia", disponible en [www.fcs.edu.uy](http://www.fcs.edu.uy), consulta 24-09-2012

GIURIA, Juan (1958): *La arquitectura en el Uruguay*. Tomo II. Edit. Universidad de la República, Facultad de Arquitectura, Instituto de Historia de la Arquitectura, Montevideo.

GONZÁLEZ, Ariosto (1934): "El Manifiesto de Lamas en 1855" en *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*. Tomo XI. Montevideo 1934-35

GUIBERT Martine, GROSSO Susana, ARBELETCHÉ Pedro, BELLINI María (2011): "De Argentina a Uruguay: espacios y actores en una nueva lógica de producción agrícola". Págs 13 a38. en *Revista Pampa 07*, Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales, 2011, ISSN 1669-3299

GUIGOU, Nicolás (2011): RELIGIÓN Y PRODUCCIÓN DEL OTRO: MITOLOGÍAS Y NARRATIVAS EN LA CONSTRUCCIÓN IDENTITARIA DE LAS CORRIENTES INMIGRATORIAS RUSAS EN URUGUAY. Edit. Lucida, Montevideo. ISBN 978-9974-0-0736-9.

GUIONET, Héctor (2000): *La Colonia San José. Inmigrantes: memorias Entre Ríos e imágenes (1857-2007)*. Séptima edición, 2007. Edit De los Cuatro Vientos, Buenos Aires. ISBN 978-987-564-747-3.

HARDOY, Jorge (1983): "La forma de las ciudades coloniales en la América Española". Págs. 315 a 344 en *Estudios sobre la ciudad Iberoamericana*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2da Edic, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Madrid. ISBN 84-00-05290-0.

ISA, Adonauls et alt (1993): *Mapa. Imagens da formação territorial brasileira*. Fundacao Emilio Odebrecht edit. Brasil

ISABELLE, Arsène (1835): *Viaje a Argentina, Uruguay y Brasil. 1830-1834*. Traducción Pablo Palant. 1era Edic Emecé, Buenos Aires, 2001 ISBN 950-04-2343-X.

INSTITUTO DE TEORÍA DE LA ARQUITECTURA Y URBANISMO (1963): *El planeamiento territorial en el departamento de Río Negro*, Edit. Universidad de la república, Facultad de Arquitectura, instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo.

KOEBEL, W.(1908): *L'Argentine Moderne* Traducción M. Saville y G. Feuilloy, Edit Pierre Roger et Cie.

LENA, Pascual (1910): *Derrotero de navegación del Río de la Plata y sus afluentes. El Práctico en el puente*. Buenos Aires.

LOBATO, Mirta Zaida; SURIANO Juan (2000): *Nueva historia argentina. Atlas histórico*. Edit. Sudamericana, Buenos Aires. ISBN 950-07-1717-4, 4º edición 2010

LUCCHINI, Aurelio (1986): *El concepto de arquitectura y su traducción a formas en el territorio que hoy pertenece a la República Oriental del Uruguay*. Edit. Universidad de la República, Facultad de Arquitectura, Instituto de Historia de la Arquitectura, Montevideo.

MARKIK, Mario (2005): *"Durandó, la voz de Dios"* en *Cuadernos del camino, de Tierra del fuego al cometa Halley*, pags 117 a 127. Edit Marea, Buenos Aires. ISBN 978-987-221-810-2.

MILLAU, Francisco (1772): *Descripción de la Provincia del Río de la Plata*. Edit Espasa Calpe, Colección Austral, Buenos Aires, 1947.

MENANTEAU, Loïc, BORETTO, René (2005): *"Le patrimoine culturel et industriel du Bas-Uruguay (Argentine, Uruguay): typologie, spécificités et potentialités touristiques"*. Université européenne d'été 2005 "Val de Loire-patrimoine mondial" Tours-Angers-Nantes 26 au 30 septembre 2005. Documento suministrado por Loïc Menanteau.

MONTOYA, Alfredo (1956): *Historia de los saladeros argentinos*. Edit Raigal, Buenos Aires.

MORAES, María Inés (2008): *La pradera perdida. Historia y economía del agro uruguayo: una visión de largo plazo 1760-1970*. Edit Linardi y Risso, Montevideo. ISBN 978-9974-675-12-4.

MULHALL George, MULHALL, Edward (1869): *Handbook of the River Plate. Comprising Buenos Ayres, the upper provinces, Banda Oriental y Paraguay*. Vol 1. Estándar Printing Office, Buenos Ayres, 1869 digitalizado por books.google.com.

MUSSO, Carlos (2004): *Las ciudades del Uruguay, su origen, evolución histórica y urbanística en el contexto nacional y macro regional y sus perspectivas de futuro*. Facultad de Arquitectura, Universidad de la República

MURAS, Otilia (1983): *La colonización agraria en el Uruguay*. Montevideo, Edit Universidad de la República.

NAHUM, Benjamín (2002): *Manual de historia del Uruguay. Tomo II: 1903-2000*. Edit. Banda Oriental, Montevideo. 18va edición, 2009 ISBN 9974-1-0234-0.

PEZZARI, Heriberto (2007): *Historia de Concordia*, Tomo I. Ed del autor, Concordia. ISBN 978-987-05-2311-6.

PRO RUIZ, Juan (2011): *"Mensuras, catastro y construcción estatal"*. Págs 13 a 25 en *Mensurar la tierra, controlar el territorio*, Edit Prohistoria, Garavaglia, Juan Carlos; Gautreau, Pierre editores, Rosario, Argentina. ISBN 978-987-1304-77-6.

PROVINCIA DE ENTRE RÍOS (1922): *Recopilación de Leyes. Tomo II. Tierras-Villas-Egidos-Colonias-Islas-anegadizos-etc*. Publicación Oficial. Paraná.

SCHOPLOCHER, Roberto (1955): *Historia de la colonización agrícola en Argentina*. Edit Raigal, Buenos Aires.

SCHWARZHANS, Susana (2010): "Feedlot, salud y medio ambiente". Pags 267-277 en publicación del VIII encuentro de colegios de abogados organizado por el colegio de abogados de rosario, instituto de derecho agrario "Temas de derecho agrario".

SEGURA, José Antonio (1987): *Tomás de Rocamora. Soldado y fundador de Pueblos*, Edit Subsecretaría de Cultura de la provincia de Entre Ríos.

SERVICIO HISTÓRICO MILITAR, SERVICIO GEOGRÁFICO DEL EJÉRCITO (1992): *Cartografía y relaciones históricas de ultramar. Tomo VII. El Río de la Plata*. Volúmen de cartografía. Edit.Ministerio de Defensa, Madrid. ISBN 84-7823-210-9

SERVICIO HISTÓRICO MILITAR, SERVICIO GEOGRÁFICO DEL EJÉRCITO (1992): *Cartografía y relaciones históricas de ultramar. Tomo VII. El Río de la Plata*. Volúmen descriptivo. Edit.Ministerio de Defensa, Madrid. ISBN 84-7823-209-5

**Páginas consultadas por información general:**

[www.medioambiente.gov.ar/bases/areas\\_protegidas/](http://www.medioambiente.gov.ar/bases/areas_protegidas/)  
[www.snap.gov.uy](http://www.snap.gov.uy)  
[www.parquesnacionales.gov.ar](http://www.parquesnacionales.gov.ar)  
[www.sib.gov.ar](http://www.sib.gov.ar)  
[www.derionegro.com.uy](http://www.derionegro.com.uy)  
[www.rae.es](http://www.rae.es)  
[www.anp.com.uy](http://www.anp.com.uy)  
[www.indec.mecon.ar](http://www.indec.mecon.ar)  
[www.ine.gub.uy](http://www.ine.gub.uy)  
[http://www.prefecturanaval.gov.ar/puertos/rio\\_uruguay/clon/colon.htm](http://www.prefecturanaval.gov.ar/puertos/rio_uruguay/clon/colon.htm)  
[www.agro.uba.ar](http://www.agro.uba.ar)  
[www.colonizacion.com.uy](http://www.colonizacion.com.uy)  
[www.sigagropecuario.gov.ar](http://www.sigagropecuario.gov.ar)  
<http://collections.lib.uwm.edu>, consulta 07-2011.  
[www.colonización.com.uy](http://www.colonización.com.uy), consulta 05-2010  
[www.bicusa.org](http://www.bicusa.org), consulta 08-2011.  
[www.uruguaynatural.com](http://www.uruguaynatural.com), consulta 09-2011.

**Leyes consultadas:**

Ley N° 13.372 de 1948 Argentina  
Ley 25.080 de 1998 Argentina  
Ley N°13.723 de Promoción Forestal Uruguay  
Ley N° 15.939 del año 1987 Uruguay  
Ley N° 817 (730)– Inmigración y colonización Argentina. Extraída de: Remorino, Jerónimo. (Comp.) 1954. Anales de Legislación Argentina. Complemento. Años 1852-1880. Buenos Aires. Editorial La ley (R. N. 1874/77, p. 491)

**Archivos y biblioteca consultadas:**

Archivo de la Diplomacia Francesa en el Río de la Plata, Nantes  
Archivo Cartográfico del Servicio Geográfico Militar, Uruguay  
Archivo Cartográfico de la Dirección Nacional de Topografía, Ministerio de Transportes y Obras Públicas, Uruguay  
Archivo Histórico de la Provincia de Entre Ríos, Paraná.  
Biblioteca de la provincia de Entre Ríos, Paraná.

**Otros documentos consultados:**

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Micro región de Fray Bentos, Convenio Intendencia de Río Negro, Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, 2007.

Plan Urbanístico de la ciudad de Paysandú, Convenio Intendencia de Paysandú, Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo, 1996.

Plan local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de la Ciudad de Paysandú y su Microrregión, Intendencia de Paysandú, 2011.

**PARTE IV**

AVILA SÁNCHEZ, Héctor (1999): “*La dinámica actual de los territorios rurales en América Latina*” en *Scripta Nova* Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona, N° 45 (40), 1 de agosto de 1999. ISSN 1138-9788 Disponible en [www.ub.edu](http://www.ub.edu), consulta 12-2012

BASILE BECKER, Itala; PARIS DE CEBEY, Juana( 1977): “*Os indios da Banda Oriental-Charrua e Minuano: Historico, abastecimento e assentamento sua relacao com as frentes de expansao*” Págs. 91 a 110 del V Encuentro de arqueología del Litoral” Fray Bentos, Uruguay. Edit. Ministerio de Educación y Cultura, Intendencia Municipal de Río Negro.

CONSENS, Mario (2003): *El pasado extraviado. Prehistoria y arqueología en Uruguay*. Edit Linardi y Risso, Montevideo. ISBN9974-559-33-2