

Relaciones Fronterizas: “Paso de Los Libres y Uruguayana”

María Celeste Cabral. Licenciada en Historia
Carmen Beatriz Estenaga. Profesora de Historia

El análisis apunta a estudiar acuerdos y conflictos presentes y pasados, en el proceso de interacción de las ciudades mencionadas, las relaciones que pueden derivar en integración o conflicto, buscamos delinear a qué concepto de frontera adherimos.

También nos proponemos analizar los periodos fundacionales y aquellos donde primaron las hipótesis de conflicto, y su posterior desvío hacia una etapa de integración (hoy dominante), materializada en negociaciones y suscripción de acuerdos.

Para el análisis de este tema se propone una subdivisión en dos períodos históricos caracterizados de la siguiente forma:

- Primer periodo- Antecedentes y fundación de las ciudades fronterizas. En esta fase se busca verificar las transformaciones que se produjeron en ambas poblaciones, tomando en consideración diversos aspectos relativos a lo político y sociocultural.
- Segundo periodo-, Hipótesis de Conflicto y desvío hacia la integración, acuerdos: Construcción del Puente Internacional, considerando especialmente la influencia que tuvo la materialización del Puente Internacional Agustín P Justo – Getulio Vargas en ambas ciudades fronterizas. -

A partir del análisis de los diferentes períodos, el objetivo es establecer un paralelo entre ambas ciudades, sus diferencias, pero particularmente resaltar sus similitudes, las modificaciones que van surgiendo en el espacio urbano como consecuencia de la construcción del Puente Internacional Agustín P Justo, Getulio Vargas. Conceptos de Frontera

La palabra Frontera etimológicamente significa —lo que está adelante. La idea de frontera no tuvo origen jurídico, ni político, ni intelectual; sino que nació como un fenómeno natural de la vida social, indicando el margen del mundo habitado, hasta dónde se podía alcanzar para obtener lo necesario para vivir. Hasta dónde llegaba el mundo civilizado, según los pueblos de la Antigüedad. Pero, a medida que la civilización se fue desarrollando; las fronteras se volvieron lugares de comunicación de espacios diferentes, por lo que adquieren carácter político. Así, adquiere el sentido de frontera el del comienzo del Estado, para donde él tendía a expandirse (como ejemplo podemos citar la marcha hacia el Oeste en Estados Unidos, la expansión hacia

Siberia del imperio ruso).

Además de las definiciones teóricas, tenemos el concepto de frontera, que el propio pueblo construye en su vivencia, con sus percepciones, con su cotidiano, y que, dependiendo de la frontera, se genera integración o conflictos.

El territorio fronterizo es una construcción económica, cultural, política, dinámica.

Evolución del concepto

El antropólogo noruego Frederik Barth (1976) en el libro sobre Grupos étnicos y sus fronteras, presenta la frontera como el lugar de enfrentamiento del tú con el otro, de encuentros y desencuentros, definiciones, autoafirmación de la identidad frente al otro. Por eso las fronteras son objeto de preocupación de los Estados en el sentido de control y vinculación. El área fronteriza puede abrir o cerrar el paso de flujos entre las partes; Eliso Popolizio citado por el G.I.R. (Grupo de investigación de Rivera) define que en ninguna parte se siente tanto lo que une y separa, como en la frontera, hay una sensibilidad agudizada... (G.I.R., 1989); los centros de decisión son los que piensan, pero la frontera es la que siente. (G.I.R., 1989)

Históricamente, la realidad de las áreas de frontera, generalmente, siente el distanciamiento de decisiones nacionales (las capitales); generando así economías y sociedades transfronterizas. Esas sociedades son una trama de relaciones sociales, de contradicciones estatales, de conflictos y mecanismos informales, que colocan a ese espacio transfronterizo como un componente importante en la geopolítica nacional. Como plantea Ulrich Beck —...un proceso que crea vínculos y espacios sociales transnacionales, revaloriza culturas y trae a un primer plano terceras culturas (Beck, 1998). Según Milton Santos —el- locales.

Según Peter Hagget las fronteras pueden dividirse en tres:

- Fronteras subsecuentes: las que se trazan después que la población ya está establecida; de esta forma las características culturales, las etnias, la historia en común, no terminan en la frontera. Como ejemplo las colonias de emigrantes de diversas nacionalidades. De la misma forma tenemos ejemplos contrarios, donde se da una unidad nacional estable dentro de las fronteras, pero con lenguas diferentes, tal es el caso de Suiza.
- Fronteras antecedentes: son las que se demarcan antes de la ocupación por la población, ya que ésta debe reconocer la frontera existente, como los tratados de límite entre España y Portugal para la división de las nuevas tierras descubiertas en el siglo XV.
- Fronteras superpuestas: son aquellas que se establecen cuando ya la población la habita; un ejemplo son las fronteras de los países africanos con la colonización. Una frontera tiende a

reforzar la territorialidad y la diferenciación espacial; las relaciones que se dan entre los distintos espacios podrán ser armónicas o conflictivas, pero siempre se da la regulación y control de las relaciones territoriales. Toda frontera actúa también como un filtro; al restringirse los contactos se profundiza en el control del flujo de inmigrantes, de importación de bienes. Los niveles de permeabilidad de las fronteras pueden ser diversos: fronteras en que los límites los han puesto los Estados, totalmente artificiales; pero también las fronteras que los propios pueblos imponen, en las que las barreras no solamente se dan a las personas y bienes, sino también a las ideas, a las formas de pensar y actuar; no son fronteras cuyos límites sean señalizados por marcos, y sí por símbolos, pudiendo encontrarse entre países, pero también dentro de un mismo territorio sujeto a iguales normas, pero que hacen parte del imaginario colectivo, y que muchas veces es la misma sociedad que las impone, con convivencias que pueden ser pacíficas o conflictivas, así hablamos de fronteras económicas, políticas, sociales, culturales, mentales, fronteras del conocimiento, lingüísticas, tecnológicas. Son fronteras simbólicas que existen al lado de las fronteras materiales y son resultantes de un proceso de construcción de determinado imaginario social; separan individuos, grupos sociales, culturas y naciones, aunque pertenezcan a un mismo territorio; esto se da preferentemente cuando dentro de un mismo espacio conviven diferentes etnias, tal es el caso de los Mapuches en Chile, o las naciones indígenas en Brasil, o en Estados Unidos, los chechenos en Rusia, etc. Las permeabilidades de las fronteras pueden darse distintas situaciones, como ser una frontera abierta en el que se dan intercambios de todo tipo tanto legales como ilegales, tal es el caso de la frontera Rivera- Livramento o Paso de los Libres y Uruguayana. O una frontera completamente cerrada, con la construcción de separaciones, muros, vallas, controles militares, como ocurrió en Berlín, y ocurre en otras partes del mundo, con diferentes razones, pero siempre el mismo objetivo: separar y defenderse del otro; como ejemplos: Frontera México-Estados Unidos, Cisjordania, la ciudad de Belén, Corea del Norte y del Sur, India y Pakistán, Sahara Occidental y Marruecos, Marruecos y las ciudades españolas de Ceuta y Melilla.

En el caso de la frontera que nos involucra Paso de los Libres Uruguayana se utilizan elementos de hermandad, se piensa que por las proximidades geográficas y su condición de vecinos las relaciones que se establecen se dan de manera armónica, pero se sabe que a pesar de los intentos de construcción de una ideología integracionista, difundida por el MERCOSUR y, otros acuerdos bilaterales, las cordialidades fronterizas sufren cambios, tanto por una mayor integración, como para una mayor rivalidad de acuerdo con los intereses económicos y políticos que persiguen los países. Las regiones fronterizas son áreas con características únicas, donde

las ciudades interactúan influyéndose mutuamente en todos los niveles (Grimson Alejandro. 2003)

Antecedentes Poblacionales y Fundación de Paso de los Libres

Inicialmente es importante tratar sobre el proceso de ocupación de los territorios de Paso de los Libres y Uruguayana respectivamente en la provincia de Corrientes y el Estado de Rio Grande del Sur para poder entender más la relación entre estas ciudades de fronteras.

Antes de la formación de los dos núcleos fronterizos Paso de los Libres Uruguayana esta región era ocupada por la estancia misionera de Yapeyú que formaba parte de las reducciones jesuíticas. La compañía de Jesús, a través de las misiones, realizó en nuestra región mesopotámica y área riograndense una gigantesca tarea en la organización del espacio territorial, pacificando a través de la catequesis integrando a los aborígenes a la tarea colonizadora e iniciando las transformaciones físicas del sustrato natural preexistente: construcción de capillas u oratorios — estancias — defensas — precarios puertos, etc. El Padre Pedro Romero S.J., ubica temporalmente la fundación de la Reducción de Nuestra Señora de los Reyes de Yapeyú el 4 de febrero de 1627 sobre la margenoccidental del Río Uruguay.

La actividad económica más destacada parece haber sido la ganadera, las primeras remesas de ganado que poblaron las estancias yapeyuanas unas 3000 cabezas provenían de planteles correntinos de los hacendados Fernando y Nicolás Cabral de Alpoim.

Las estancias fueron el medio adecuado para la introducción, procreo y dispersión del ganado vacuno, con una clara intención poblacional establecidas en espacios apropiados, con una distancia entre 30 40 leguas unas de otras, en los llamados rincones, es decir lugares cercanos a arroyos y ríos, ideales para protección de personas y ganado. El elemento humano mayoritario en estos pueblos misioneros, estaba constituido por una población guaraní; que aportaba la mano de obra en el cuidado del ganado mayor, menor y de las sementeras. Los establecimientos de campo implementados por los jesuitas, y la fundación de puestos con sus capillas demuestra que la población guaraní, se dispersó hacia las zonas rurales; Según el inventario de 1780, el pueblo de Yapeyú cuenta con 23 estancias y puestos intermedios; del otro lado del Uruguay se encuentra Paysandú y 18 estancias; La Cruz, 8 estancias, Santo Tomé tiene 8 estancias y 3 capillas y San Carlos tiene 2 estancias con sus capillas y 11 puestos. Otra de las estancias fundadas por los jesuitas en nuestra jurisdicción departamental, fue la de San Jorge el 23 de abril de 1742, con el oratorio dedicado a San Jorge en las proximidades de la desembocadura del arroyo Yatay, en el Río Uruguay, en lo que hoy es la jurisdicción de nuestra ciudad.

En la etapa Colonial/jesuítica (1742/1768 – 1810):

Podemos mencionar la existencia de una formación pre-urbana con la estancia y oratorio de San Jorge (Santo patrono), Construcción de casco y dependencias para la peonada y depósitos varios. La construcción de un puerto precario para recibir o enviar por río Uruguay elementos varios. Las construcciones de tipología precaria y con alto grado de dispersión.

La necesidad de vincular- contactar el puerto y área productiva del rincón de S. Jorge con sus matrices jesuíticas Yapeyú y La Cruz generó un camino de carretas y caballos de monte que pasó a llamarse camino real (hoy Ruta Pcial N° 40 y actual calle Colon). Los antiguos pobladores libreños de raíz española llamaban real a la arteria principal y no Colón como posteriormente se le dio ese nombre (Savoini, Juan Luis. Paso de los Libres tomo I. 1994).



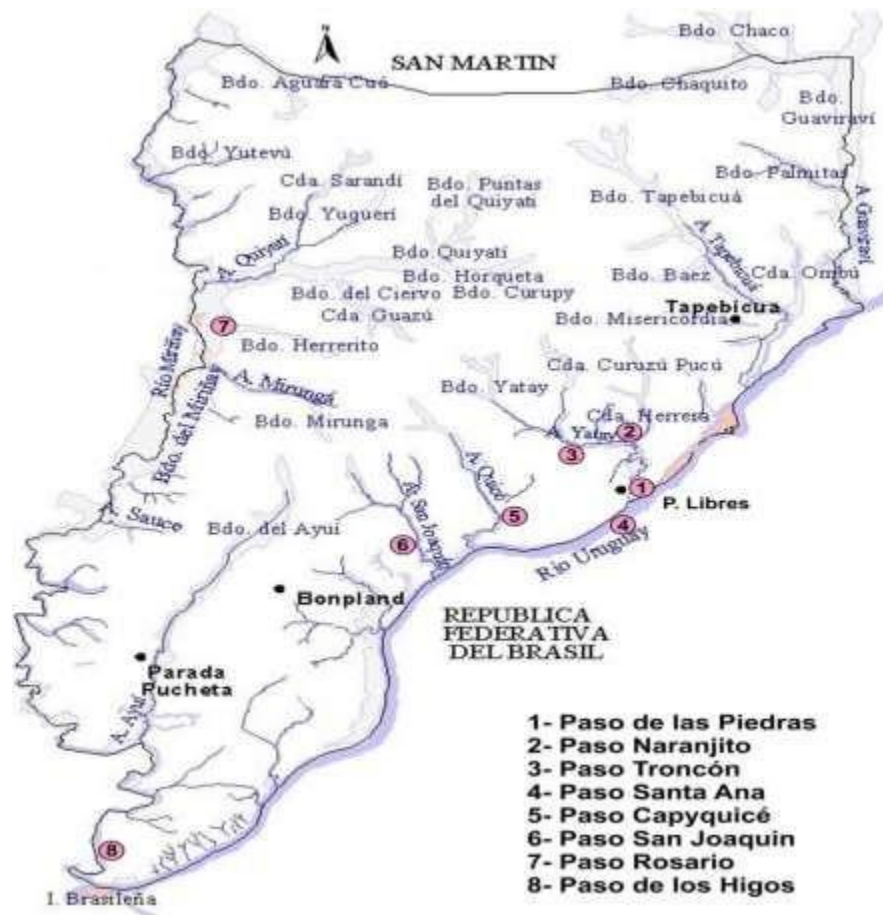
Yapeyú

En el periodo Independiente y de pertenencia a la Confederación Argentina (1810-1852):

El Rincón de San Jorge sigue siendo una formación pre-urbana con bajísimo nivel de modificación del espacio territorial.

La frecuencia y la intensidad de los conflictos bélico-políticos (tanto con el imperio del Brasil, expresado en Las Bandejas como con Artigas y la Banda Oriental, como con Gaspar Rodríguez de Francia y el Paraguay; como con la República Entrerriana de Francisco Ramírez o con la política de J.M. de Rosas y la Confederación Argentina) generaron una dinámica en la región de la provincia de Corrientes sobre el Río Uruguay, al sureste con numerosos afluentes y pasos,

(Aguapey, Cuay chico, Cuay grande, Tapebicuá, Guaviraví, Yatay, Santa Ana, Capyquicé, San Joaquín, Miriñay y Mocoretá ya lindando con Entre Ríos) utilizándose los mismos tanto para el ganado como para las tropas: Paso naranjito, Paso troncón, Paso de las yeguas, Paso de las piedras sobre arroyo Yatay, Paso Santa Ana sobre el Río Uruguay, Paso Capyquicé, Paso San Joaquín, en los arroyos del mismo nombre sobre desembocadura con el Río Uruguay, Paso Rosario sobre el Río Miriñay, Paso de los higos sobre el Río Uruguay.



Cartografía del departamento de Paso de los Libres: Ríos, Arroyos y Pasos.

Hacia el año 1830 el pueblo de La Cruz ya se encuentra en jurisdicción de la provincia de Corrientes, el gobernador es Atienza quien debe desalojar de la zona del Miriñay a partidas paraguayas que buscan mejores vías para su comercio, a expensas del territorio provincial. Durante este gobierno, el sargentomayor don Tiburcio Rolón, solicita en enfiteusis un terreno; situado en el departamento de La Cruz, a la costa del Uruguay entre los arroyos San Joaquín y Capy-Quicé es decir en nuestro actual espacio departamental.

Fundación de Paso de los Libres: Política

Para definir el entorno teórico histórico de la Fundación de Paso de los Libres, tenemos que remontarnos a la situación política y económica que vivía la Confederación Argentina y sus provincias constitutivas. Las diferencias interpretativas del Pacto Federal de 1831, del que Corrientes, Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos eran signatarias más, concepciones ideológicas contrapuestas, sobre rentas aduaneras, libre navegación de los ríos interiores, regímenes de industrias, soberanía nacional, etc. Terminaron desencadenando una cruenta guerra civil con sangrientos enfrentamientos armados, siendo uno de ellos el 31 de marzo de 1839 donde los correntinos, con su Gobernador Genaro Berón de Astrada fueron vencidos en la Batalla de Pago Largo (Curuzú Cuatiá) por las fuerzas veteranas de Urquiza, Echagüe y Servando Gómez. Después de la derrota de Arroyo Grande (6/12/1842), los correntinos involucrados se refugian en Alegrete. Río Grande do Sul. En propiedades del coronel Abreu organizaron el campamento y decidieron entregar la jefatura de la pequeña gran Legión expedicionaria (unos 250 hombres aproximadamente) de Madariaga quien concretó el pasaje militar del río Uruguay, pisando tierra correntina, en las proximidades de la desembocadura del arroyo Capi- Quicé. Durante los días del 30 y 31 de marzo de 1843 con sus 108 hombres.

Epílogo de este cruce, proeza militar de la caballería correntina, luego de la batalla de Laguna Brava (6/5/1843), fue la fundación del pueblo de Paso de los Libres.

Se estaban creando las condiciones para el salto hacia el nacimiento de una formación urbana. Fundado el pueblo de Paso de los Libres el 12 de septiembre de 1843, con este nombre simbólico, como consta en el acta precedente, a los tres días de promulgada la correspondiente Ley, se dicta el respectivo decreto reglamentario, que dice:

PATRIA, LIBERTAD, CONSTITUCIÓN

Corrientes, septiembre de 1843.

El gobierno provisorio de Joaquín Madariaga, deseando deslindar el terreno que por ahora cree conveniente destinar, el acordado por el H. Congreso General, para local del pueblo que debe erigirse en el Rincón de San Jorge, ha acordado y

DECRETA:

Art. 1°. El terreno acordado por la Ley del 9 del corriente para el pueblo que se denominará Paso de los Libres, se destina por ahora y hasta lo contrario no exija el acrecentamiento de su población, todo el que está comprendido entre el Uruguay y Arroyo Porá, y el que lo esté tirando una línea recta de las puntas de este arroyo al NE hasta dar con el Yatay.

Art. 2°. Para el pueblo se delinearán y amojonarán a los vientos convenientes nueve cuadras de 150 varas cada una, sobre el local más adecuado, que el terreno ofrezca; dejando en el centro, lugar para una plaza.

Art. 3°. Las calles tendrán 20 varas de ancho. Art. 4°. El ejido del pueblo será de 8 cuadras.

Art. 5°. Las suertes de chacras serán de 300 varas en cuadro, debiendo situarse de

modo que formen caminos rectos.

Art. 6°. Ningún poblador podrá obtener en el pueblo más de un solar y fuera de él, más de una suerte de chacra; y aquel que lo obtuviese aun siendo bajo ajeno nombre, perderá el derecho a él, probado que le fuese el hecho. También perderá el derecho, si a los tres meses, contados desde el día en que se le adjudique, no estuviesen cercados los sitios, o si a los seis no fueren edificados.

Art. 7°. Si hubiese competencia en la denuncia de los solares o suertes de chacras, se preferirá, en primer lugar, a los que pasaron el Uruguay a libertar a la Patria, y en segundo a los que coadyuvaron directa o indirectamente a conseguir su salvadora empresa.

Art. 8°. Comuníquese, publíquese y dése al R. (Pellegrini, Enrique. 1974).

En los años iniciales del poblado, la provincia de Corrientes se encontraba aislada de otras provincias como Buenos Aires y Entre Ríos por las cuestiones partidarias antirosistas, favoreciendo el desarrollo del poblado libreño, pues todo el comercio exterior de la provincia era realizado por este punto.

En 1848, designado el nuevo gobernador don Benjamín Virasoro; por el jefe de la Confederación Argentina Don Juan Manuel de Rosas, por decreto de fecha 27 de enero de 1848, sustituyó el nombre del pueblo por el de Restauración, en homenaje al Restaurador de las Leyes. Hacia 1862 el poblado es elevado a la categoría de Villa de Restauración y en 1864 el gobernador Manuel Ignacio Lagraña restablece, por medio de un decreto el nombre de Paso de los Libres. En ese mismo año se instaló un gobierno municipal. Un hecho político relevante de este periodo se produce el 17 de agosto de 1865 en los bañados del Yatay en las inmediaciones de la villa la primera gran batalla terrestre de la Guerra de la Triple Alianza librada en suelo argentino, entre tropas argentinas- brasileñas y uruguayas comandadas por el general Bartolomé Mitre, F Rivera, W Paunero, Madariaga y otros que vencieron a las tropas paraguayas del mayor Pedro Duarte. La vecina Uruguayana permanecerá ocupada hasta septiembre del mismo año. Pasada la guerra, los gobernantes de ambos poblados pasan a reclamar a sus respectivas autoridades que se tomen decisiones prioritarias para la región: la instrucción pública, la seguridad, la instalación de un juzgado de primera instancia en la zona. Insisten en la importancia de esos poderes para esta área, que posee una peculiar ubicación sobre el río Uruguay y cercana a naciones como Brasil, Paraguay y el Estado Oriental, lo cual hace necesario mejoras que en otro punto pasarían a un segundo plano. (Grimson Alejandro. 2003). Mediante una ley provincial sancionada el 25 de septiembre de 1888 la villa es elevada a la categoría de ciudad.

Características Urbanas

Paso de los Libres como la mayoría de las poblaciones de la América Hispánica siguió el

modelo de damero octogonal, con la plaza en el centro y los alrededores los principales edificios públicos, definidas por calles octogonales, intersección en esquinas a 90 grados.

La iglesia nace a los 6 meses de su fundación en 1844, como un rancho de adobe y paja, bajo la advocación de nuestra Señora del Rosario, posteriormente se cambia su nombre por el de San José.

En 1860 se coloca la piedra fundamental de la primera iglesia de material que tuvo una sola nave y dos pequeñas torres, iglesia que será demolida en 1920 para construirse la actual.

El delineamiento del Poblado fue realizado por Tomas Dulgeon que eligió el lugar más alto de la zona, dónde se ubicó la plaza y ocho cuadras a su alrededor. El nombre, el sitio y los rasgos básicos del dispositivo urbano y de las chacras aledañas figuraron en el decreto del 15 de septiembre de 1843: Artículo 2 Para el pueblo y se delinearan amojonaran a los vientos convenientes: 9 cuadras de 150 varas cada una, sobre el local más adecuado que el terreno ofrezca dejando en el centro lugar para una plaza.

La calle Real llamada así por su pertenecía al rey era la vía más importante del poblado, arteria principal de las actividades económicas, locales y el pueblo creció con esa tendencia lineal.

En este periodo aparecen también las primeras esquinas iluminadas con velas de cebo este servicio de iluminación pública, se fue desarrollando hasta que, en 1933 la ciudad obtiene la instalación de una usina eléctrica.

El puerto existente desde antes de los inicios de la fundación se localizaba en la prolongación del camino Real y la calle del Bajo (actual Coronel López). marcando la dependencia de Paso de los Libres de las actividades comerciales con la ciudad fronteriza de Uruguayana, la población tenía en el puerto su elemento vital para la economía local. “Los primeros registros sobre tráfico fronterizo fluvial datan de 1848 realizados por la receptoría de Rentas, organismo encargado de la recaudación de tasas por la introducción de mercaderías”. (Mango Gladis y Guadalupe Delia Pagina 1999 Pag 62)

Con el desarrollo a lo largo de la calle Real las mismas se prolongan hasta el puerto.

El 17 de junio del año 1864 viendo la junta municipal que las calles no tienen denominaciones se decide en la citada sesión que se impongan nombres a las mismas, en homenaje a los hombres beneméritos de la patria, así como de la Villa en particular y que otras lleven los nombres de los arroyos principales que bañan este departamento:

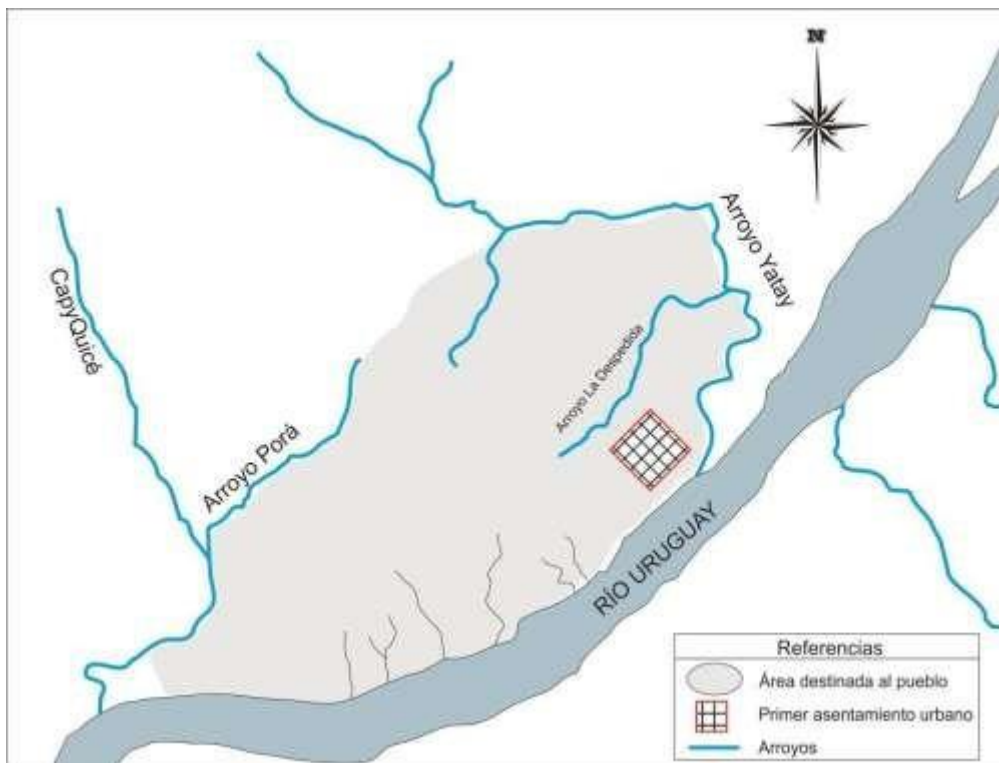
1. A la calle más importante por su tránsito y comercio denominada hasta ese día como calle Real, se propone que se la denomine en adelante Cristóbal Colón.
2. La calle que pasa al frente de la aduana al este de la calle Real se la nombra General

Joaquín Madariaga.

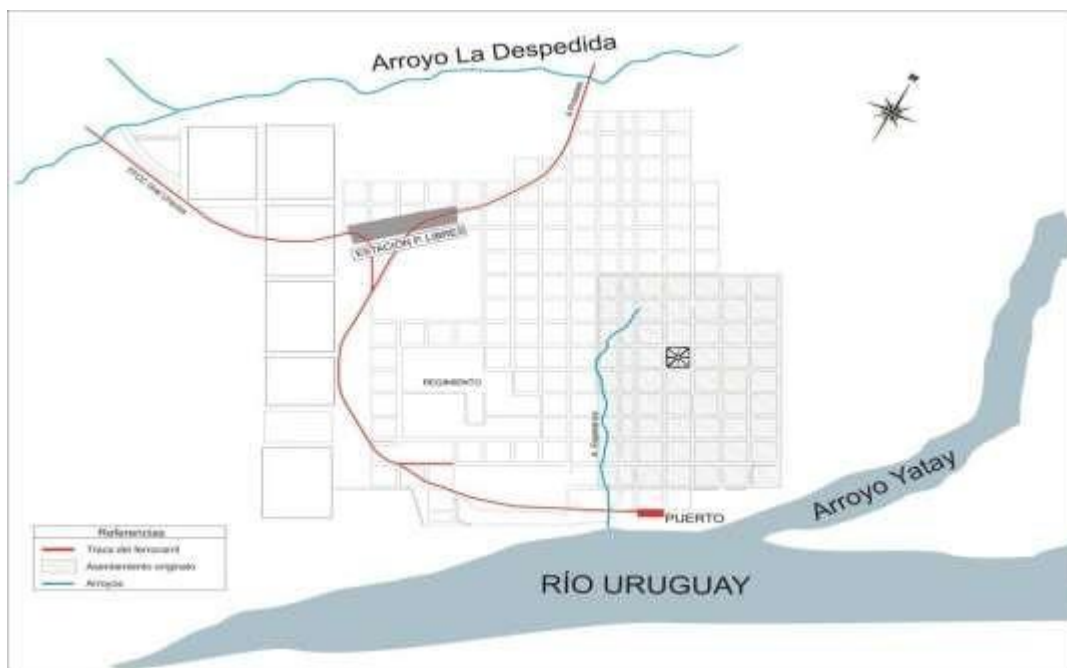
3. La calle que, al oeste, corre paralela a la Real, llamada del puerto se la denomina en lo sucesivo Coronel Bernardino López, por ser él quien ordenó su apertura y que, además, según tradición acompañó al general Juan Madariaga en la primera canoa que cruzó el río Uruguay.
4. La calle que va lo largo de la plaza principal al este de la iglesia San José se la denomina río Uruguay (actual Sarmiento)
5. La calle que corre al oeste paralela a la calle del puerto, al otro lado del puente sobre la zanja se la denomina Libertad (actual Coronel Raimundo Fernández Reguera)
6. En cuanto a las calles transversales, la que pasa frente a la casa de José Velliz se la designa Independencia (actual Pago Largo)
7. La transversal que pasa al frente de los Silvero se le impone Arroyo Yatay.
8. La que pasa frente a la casa de Don Nicola se la denomina los 108.
9. La que pasa frente a la de Marcos Vessini se la denomina Municipalidad. 10. La que pasa frente a la familia Rovira se le impone Del Palmar (actual Sitja Nin)
10. La que pasa frente a la casa de los Morton se le impone Río Miriñay (actual Rivadavia)
11. La que pasa frente a la casa de Don Gozzo se la denomina arroyo Santa Ana (actual Adolfo Montaña)
12. La que pasa frente a la de Don Collinet se la denomina arroyo despedida (actual Brasil)

Para que sean públicas y de uso corriente, estas denominaciones de calles, se hacen confeccionar tableros de maderas con las nominaciones, a fin de ser colocadas en los lugares más aparentes de las mismas. (Sitja y Balbastro, 1998).

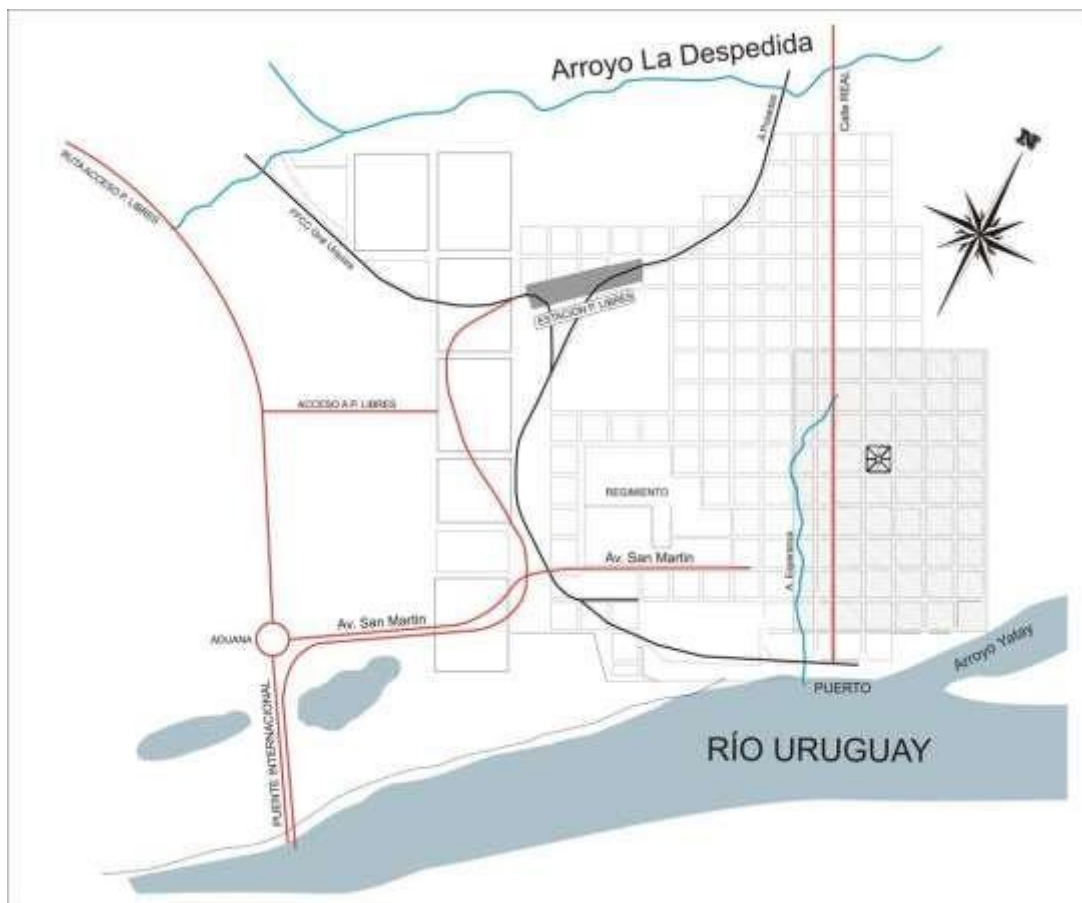
A comienzos del Siglo XX la villa se desarrollaba en la relación al comercio existente con Uruguayana. A lo largo de este periodo la expansión de la ciudad se dio linealmente en dirección al río. La actividad del puerto se intensifica con la llegada del ferrocarril en 1894 y a partir de allí se produce la ruptura del núcleo cerrado con el desarrollo del sector lineal hacia el puerto.



Área destinada al pueblo de Paso de los Libres acordado por la Ley 9 (15/9/1843)



Planimetría urbana de Paso de los Libres circa 1843 1850



Crecimiento con la llegada del ferrocarril

Paso de los Libres Sociedad y Cultura

Paso de los Libres fundada en 1843, inició su desarrollo en base a las relaciones comerciales fronterizas en el Corredor del Río Uruguay., las que tuvieron una gran influencia en la determinación de los rasgos culturales de la región.

En lo que respecta a los grupos sociales, los mismos estaban bien diferenciados, pudiéndose mencionar un pequeño grupo de productores rurales y comerciantes, los que conformaban la clase dirigente. Por otro lado se puede destacar que la mayoría de la población estaba formada por los descendientes de aborígenes o de mestizos que aportaban la mano de obra y que se dedicaban a actividades agrícolas de subsistencia.

La localidad adquiere la categoría de villa en 1862, luego de lo cual se crearon las Municipalidades de Campaña entre las que sería incluida nuestra villa, llevándose a cabo la elección del primer concejo Municipal (1864).

Al finalizar la guerra de la Triple Alianza 1865 1870 obtienen un mayor prestigio social los

actores que intervinieron en dicha contienda bélica, constituyéndose en lo que se podría denominar la pequeña y mediana burguesía.

Por los procesos nacionales de colonización, se establecieron en la localidad diversos grupos de inmigrantes que se dedicaron en su mayoría a actividades comerciales o a la prestación de servicios domiciliarios, entre otras labores.

Los inmigrantes que se radicaron en la zona, predominantemente de procedencia italiana, española, francesa entre otras, constituyeron un fuerte sector en la dirigencia local, conformando instituciones no lucrativas tales como la UNIONE e BENEVOLENZA 1883, y más adelante La Sociedad Española de Socorros Mutuos (1886).

Hacia 1850 y según investigaciones relativas al tema, en la margen brasileña del río Uruguay cerca de Paso de los Libres los esclavos encontrarían un lugar de refugio relativamente seguro, que constituiría su asentamiento territorial en Paso de los Libres en el denominado Barrio Camba Cuá, cueva de negros en Guaraní. Hacia principios del siglo XX, algunos de ellos prestaban servicios religiosos no solo a los pobladores del barrio sino también a los vecinos acomodados de la ciudad.

La elevación de la villa a categoría de ciudad en 1888, da cuenta de su crecimiento poblacional y el impacto de las actividades en ella desarrolladas (Leguiza Fabian: página 69 a 72. 2007).

De manera paulatina comenzaron a aparecer en el pueblo agentes del Estado nacional, como ser funcionarios aduaneros, jefes militares y más tarde funcionarios de educación, que comenzaron a interactuar cotidianamente con los pobladores de la frontera. La educación, la moneda, el ejército, el comercio harían que los sentimientos nacionales se incrementasen hacia fines del siglo XIX. (Sitjá y Balbastro, 1998:332).

Con el cambio de siglo otra frontera política del Estado nacional empezaba a ser percibida también como una frontera propia. Para entonces, también en Paso de los Libres, el Estado nacional había desplazado definitivamente a la provincia como centro de gravedad de la actividad social (Oszlak, 1985:169).

En palabras de Balbastro era una zona de comercio que prometía prosperidad y se encontraba fuertemente militarizada principalmente después de la guerra con el Paraguay... me pregunto qué impulso en la década de 1850 a 1860 a inmigrantes españoles, italianos, franceses y algunos de otro origen europeo a radicarse en esta incipiente villa, donde todo estaba por hacerse. Estimamos que estos primeros pobladores con visión de futuro pensaron que esta zona fronteriza con dos naciones, a orillas de este grande y majestuoso río Uruguay, estaba llamada a tener una importancia económica superior al de otras poblaciones.

Enrique Pellegrini, justifica la presencia de europeos en nuestra región, y sostiene la intención de poblamiento de esta zona del río Uruguay en base a que estos inmigrantes encontrarían incentivos de vida nueva y libre con muchas posibilidades económicas.

El historiador precitado realiza una investigación sobre la evolución poblacional de Paso de los Libres y la compara con la capital de la provincia de Corrientes.

<i>Año</i>	<i>Corrientes Capital N° habitantes</i>	<i>Paso de los Libres N° de HABITANTES</i>
<i>1857</i>	<i>8.839</i>	<i>3.925</i>
<i>1869</i>	<i>14.448</i>	<i>5.974</i>
<i>1895</i>	<i>21.588</i>	<i>10.640</i>
<i>1970</i>	<i>137.823</i>	<i>24.996</i>
<i>2000</i>	<i>316.486</i>	<i>46.117</i>
<i>2011</i>	<i>420.000</i>	<i>49.557</i>
<i>2023</i>	<i>550.000</i>	<i>57.121</i>

Esta comparación nos refleja la importancia de la ciudad de Paso de los Libres en el contexto provincial. Se identifica a través de los números que Paso de los Libres fue una villa de gran relevancia en lo que refiere a su población hasta fines del siglo XIX si se la compara con la capital de Corrientes. De la relación de ambas poblaciones se desprende que hacia 1857 Libres tenía casi la mitad de habitantes que la ciudad de Corrientes, siguiendo en esa misma línea con pequeñas variaciones hasta 1895. Los cambios se van a dar en los primeros setenta años del Siglo XX, donde disminuiría considerablemente su población en razón de que por las constantes crisis económicas en la época, los pobladores debieron emigrar a otras regiones en búsqueda de posibilidades de trabajo y bienestar. **(Enrique Pellegrini 1974:Pag 153-154).**

Antecedentes y Fundación de Uruguayana

El actual territorio donde se encuentra la ciudad de Uruguayana se ubicaba al este de la Banda Oriental y limitaba con las Misiones Orientales, aunque sufrió una primera invasión lusobrasileña en 1801 el territorio logró ser recuperado por las fuerzas misionenses al mando de Andresito Guazurará entre 1811 y 1820 siendo entonces también reclamado por la Provincia Oriental gobernada por José Gervasio Artigas.

En 1820 las fuerzas del Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarve invadieron nuevamente el territorio incorporándolo a la entonces provincia militarizada brasileña de Río Grande del Sur. Durante la Guerra Argentino-brasileña las tropas argentinas recuperaron el territorio aunque luego de tal guerra quedó su posesión indefinida. El gobierno uruguayo de Manuel Oribe reivindicó todo el territorio al sur del río Ybicuy incluyendo con esto al emplazamiento de Uruguayana. La cuestión se complicó al surgir la República Riograndense (o República del Río Grande de Piratini) Varios factores contribuyeron a la fundación de Uruguayana, principalmente económicos y políticos. Era importante establecer en el lugar puestos fiscales para controlar el contrabando en las fronteras del Estado, ya que estas regiones vivían de la actividad ganadera y del comercio siendo el contrabando una de sus principales vías para el desarrollo económico de la zona. Desde el punto de vista político servía de base militar a los líderes Republicanos Riograndenses. Domingo José de Almeida había iniciado tratativas para la formación de un poblado, con apoyo de una Comisión, quien, en sus instrucciones al ingeniero de la misma, datadas en Bagé el 18 de noviembre de 1841 recordó otorgar a la población que se fundase en la margen del río Uruguay el nombre de Uruguayana.

En ese lugar existía un puesto fiscal Santa Velha dedicado a regular el comercio y a evitar el contrabando.

El 24 de febrero de 1843 el presidente de la República Piratini Bento Gonzalez Da Silva firma el decreto N 21, del año octavo de la Independencia de la República, el cual autorizó la creación de la "*capella curada*" (capilla con cura) llamada "Capilla del Uruguay" en el "Campamento del Tigre" cuyo territorio, junto con el de Santa Ana del Libramiento formaban parte de segundo distrito de Alegrete.

Siendo el local inmediato Capao de Tigre sobre la margen izquierda del río Uruguay en la estancia del ciudadano Manuel Joaquín de Couto...recomienda como lugar adecuado para la creación de una población a la izquierda del arroyo Itapitocay junto a su Barra al parecer fue una decisión unánime de la Comisión y en conformidad a la resolución de la Asamblea General Constituyente comunicada en oficio del 13 de enero de 1842. En ella se autoriza por resolución, lo siguiente:

Artículo 1: Queda Creada junto a Capao do Tigre en la margen izquierda del río Uruguay una capilla curada con la denominación de CAPILLA DEL URUGUAY, quedando fijado sus límites en el artículo segundo.

Artículo 2: Se establecen los límites y se señala que tendrá todas las ventajas atribuidas a las demás capillas curadas de la República. Acompañan esta resolución las firmas de Bento

Goncalvez—Da Silva y Francisco SA Brito.

Por ley provincial N 58 del 29 de mayo de 1846 el poblado de Santa Ana Do Uruguai, fue elevado a la categoría de villa y se llamara Uruguayana, el mismo fue separado del distrito de Alegrete, desde donde vino la Comisión para instalar un nuevo municipio.

Pacificada la provincia la incipiente villa y el puerto, contaban con cerca de 100 casas arriba del Paso de Santa Ana que se correspondía con la Villa de Restauración.

(Oficina de Historia. Departamento de Ciencias Sociales y Filosofía Volumen I PUCRS 2002)

En 1874 la Villa es elevada a la categoría de ciudad, en este periodo se da la transición del Imperio a La Republica. Uruguayana, primera y única ciudad creada durante la República Riograndense con la Revolución Farroupilha, y sustierras localizadas prácticamente dentro de la Argentina y en territorio reclamado por Uruguay, así como cercano al Paraguay, se tornó un puesto avanzado para los militares brasileños, y consecuentemente, ruta military comercial, ostentando el título de ser un importante; puerto seco.

Casi al inicio de la Guerra de la Triple Alianza, tropas paraguayas conquistaron Uruguayana, pero esas mismas tropas fueron luego allí cercadas por los ejércitos de la Triple Alianza. Tras el sitio de Uruguayana, volvió así a poder brasileño todo el territorio hasta el río Cuareim.

Para concluir podemos sostener que: La ocupación oficial de los portugueses al Estado de Río Grande del Sur se dió a mediados del siglo XVIII. A partir de 1732 las tierras fueron divididas en sesmarias por Gerónimo de Dornelles en 1740. La primera adjudicación de tierras en esta región data de 1814 estas tierras fueron poblándose progresivamente, hasta la fundación de la villa de Uruguayana, en el año 1843. Una de las características principales de Uruguayana es que su área urbana fue proyectada y su localización fue elegida estratégicamente.

En este mismo periodo se fue poblando Paso de los Libres, esta paridad temporal en relación a la ocupación de las regiones en ambos países demuestra claramente la intención de demarcar, proteger y vigilar sus respectivos territorios, culminando con la formación de los dos poblados aquí citados. Además de ello, la concesión de tierras como modelo de ocupación, en el lado brasileño, la enfiteusis, del lado argentino, así como las grandes estancias de los jesuitas existentes en los periodos previos, caracterizan esta región como locales de grandes propietarios rurales hasta el día de la fecha destacando la vocación rural y agrícola (arroceras) de estos espacios.

URUGUAYANA: Sociedad- Población

Desde sus orígenes y hasta 1865, los pobladores tanto de Libres como de Uruguayana no contaban con una identificación nacional clara y definida.

Conforme a la postura de Grimson la guerra contra el Paraguay fue determinante en el inicio del sentimiento nacional, ya que inaugura la presencia simbólica y efectiva del Estado nacional en ambas ciudades. En el caso de la ciudad brasileña con algunas limitaciones por la existencia de la esclavitud.

El Estado brasileño pasó a tener fuerza en este poblado a partir de la contienda bélica precitada, con la presencia de las tropas imperiales.

Durante el período de la guerra de la triple alianza, la ciudad en cuestión contaba con 2500 habitantes. Al invadir las tropas paraguayas los habitantes de la villa huyeron. Al regresar solo encontraron ruinas, iniciándose un proceso de reconstrucción y posterior crecimiento.

Al igual que en la ciudad vecina la actividad de los inmigrantes estuvo vinculada a la actividad comercial y al tráfico vecinal fronterizo por el río Uruguay.

Ambas ciudades se convirtieron en centros comerciales y de contrabando. El ferrocarril hasta Porto Alegre no existía en este período fundacional y el contacto con las ciudades del Estado era difícil, por lo que la relación con Paso de los Libres se dio de manera natural. La nacionalidad no podía tener definición ni relevancia alguna para los pobladores de esta zona, confusa en soberanía y sin diferencias culturales vinculables al territorio.

Hacia 1900 el área urbana contaba con 7.600 habitantes. (GRIMSON Alejandro 2003)

POLÍTICA Y ECONOMÍA

En sus inicios el puerto era el elemento esencial de la villa, instalándose alrededor del mismo la aduana y un puesto policial. Las relaciones comerciales con Paso de los Libres eran estrechas y prevalecía el contrabando.

Las residencias se focalizaron en un principio en esta zona y luego se fueron localizando cerca de la plaza central y sus alrededores. La calle comercial por excelencia era la que se conoce actualmente como Duque de Caxias, siendo la más densamente poblada.

Al igual que todas las ciudades coloniales, Uruguayana no quedó al margen del planteo de damero, nucleado en torno a la plaza. Contaba con salidas estratégicas subterráneas que llegaban hasta las márgenes del río.

A partir de 1887 el Estado decide la construcción de vías férreas, a fin de establecer canales de comunicación de esta ciudad con el resto del Estado de Río Grande del Sur. Las mismas fueron construidas por la empresa inglesa BGS (Brasil Great Souther). Esta decisión tuvo como consecuencia el fortalecimiento de los aspectos económicos y sociales de la región.

A fines del siglo XIX y comienzos del XX se aprecian mejoras en el área urbana, según lo

establecido en el reglamento de obras públicas de la ciudad.

En el mismo período la población tuvo un crecimiento significativo, ya que las autoridades se enfocaron en la atención de la salud pública, proyectos de saneamiento de la ciudad y otras mejoras. (Barros Coelho, Karla Nunes.2008)

Uruguayana SIGLO XX

ECONOMÍA IMPACTO POBLACIONAL

El crecimiento económico de este periodo marca la evolución de la ciudad, esto se pone de manifiesto en el mejoramiento urbano. La relación entre ambas poblaciones sigue siendo muy importante.

En este período el comercio se hallaba en expansión con negocios de ramos generales de todo tipo que comerciaban intensamente con la ciudad vecina de Paso de los Libres. Algunas industrias como cigarrillos, calzados de lona, fábrica de bebidas, jabón, mosaicos, industria alimenticia, muebles, torrado de café, charque, eran generadoras de empleos para la población. Además de las actividades industriales, la principal fuente económica del municipio estaba basada en la ganadería. En aquel momento surgía una agricultura incipiente (arroz, maíz, papa). Un grupo de comerciantes Uruguayanenses, entre los que se destacan Eustaquio Ormazabal, Juan Francisco Tellechea, Dr Francisco Martins Bastos, y otros proyectaron la instalación de una destilería de petróleo. Este grupo que estaba ligado a una pequeña refinería de Topping, localizada en Avellaneda (Buenos Aires) resolvió implantar una refinería similar a la precitada. Los trabajos de la implementación de la destilería se iniciaron en 1933 y culminaron en 1934. La misma fue de gran importancia histórica por haber sido la primera instalada en el país. Luego esta refinería pasó al poder del gigante petroquímico brasileño denominado grupo IPIRANGA. (FAGUNDEZ Freitas Beatriz. Departamento de Ciencias Sociales y Filosofía Volumen I Numero I PUCRS. Año 2002)

A mediados del Siglo XX se refleja una marcada desigualdad social en la ciudad que se evidencia en la pobreza de la gran mayoría de la población. El proceso de evolución fue lento, debido a la concentración del capital en pocas manos y el desarrollo tardío del sector terciario. Sin embargo, datos recolectados por la Comisión Mixta (entidad encargada de reunir datos económicos y sociales para determinar los mejores lugares para la Construcción del Puente Internacional) revelan que Uruguayana era la ciudad más rica de la frontera por la creciente producción de ganado vacuno, lanar y por el intenso comercio de frutos del país, teniendo industrias locales florecientes, un centro ferroviario y un área militar.

En materia sanitaria según Grimson la ciudad vecina contaba con un hospital y un sistema de

salud e infraestructura de mejor calidad que la ciudad libreña, lo que llevaba a que muchas familias prefirieran que sus hijos nacieran en la localidad brasileña. Desde el punto de vista de la normativa estatal, los nacidos allí adquirirían esa nacionalidad, lo que se evidencia hasta la actualidad. Los pobladores fronterizos si bien usufructuaban los beneficios de las mejores instalaciones médicas, ello no implicaba elegir otra nacionalidad para sus hijos. Por lo expuesto, aunque nacieran allí, eran registrados en Paso de los Libres. La existencia de un criterio diferente puede observarse en una diversidad de casos donde existía migración definitiva de Brasil a la Argentina y viceversa. Esos exiliados más allá de donde nacieran sus hijos y de la nacionalidad de sus padres, buscaban que sus descendientes tuvieran la nacionalidad de residencia, donde asistirían a la escuela y trabajarían en el futuro. Se advierte que en un lapso de 50 años la población se triplicó, pasando en 1910 de 23.144 habitantes a 62.634 en 1960. La habilitación del puente y el incremento comercial tuvo un fuerte impacto demográfico, que derivó en la instalación de empresas, radicación de operarios para la construcción de la obra y sus familias, entre otras cuestiones. (GRIMSON Alejandro 1994)

URUGUAYANA ORGANIZACIÓN URBANA Y POLÍTICA

En este período los gobiernos locales se centraron en pensar la proyección de la ciudad y en las estrategias de saneamiento, asimismo existió una fuerte preocupación en lo relativo al mejoramiento urbano.

En este contexto se implementó una política de saneamiento con tendido de agua y cloacas, parques, paseos públicos, etc.. También, gracias a la planificación urbana, las aceras y las calles son grandes y espaciosas, en comparación con las de la ciudad vecina. El espacio urbano era la representación de la modernidad, un ámbito formador en sí mismo donde se entrelazaban cada uno de los proyectos pensados de cara al futuro.

Las cuestiones estratégicas retardaron por 10 años la construcción del Puente Internacional debido a la oposición del ejército brasileño y los plazos que solicitaban para modernizar el ejército. La construcción del puente fue el hecho político más relevante del período, marcando una fluida vinculación entre ambas ciudades y países. (Barros Coelho, Karla Nunes.2008)

Segundo periodo: Desvío de las Hipótesis de Conflicto hacia la integración. Acuerdos: Construcción del Puente Internacional. Impacto en la morfología urbana

El Puente Internacional Getulio Vargas Agustin P Justo, significó el inicio de una era de

intercambio efectivo que salva los innumerables inconvenientes y obstáculos que han existido en el tráfico de productos, desde ambas orillas del río Uruguay, y junto a esta vinculación en lo económico, la ruta abierta estableció una verdadera penetración e integración de pueblos y ciudades. El representativo flujo comercial, y de personas entre ambas ciudades fronterizas en la década del 30, instaba a los pobladores de ambas ciudades a exigir una obra que uniese de forma eficaz, rápida y menos arriesgada, la travesía por el río Uruguay que, frecuentemente ocasionaba trastornos y perjuicios económicos. Además de facilitar el comercio, el transporte de pasajeros, serviría de apoyo y puesto de fiscalización, como una manera de detener el contrabando.

Las relaciones entre Brasil y Argentina siempre se caracterizaron por una contradicción básica, por un lado, la rivalidad por la hegemonía sudamericana y por otro la integración impulsada por el comercio.

Esta rivalidad no es imaginaria ni anecdótica del Binomio Argentina- Brasil, sino entroncada en una historia de más de cuatro siglos, siendo una de sus vías, una frontera común de centenares de kilómetros de extensión. La afirmación de esta certeza en la conciencia de las clases dominantes y sus gobiernos representativos, fue abriendo paso hacia una nueva tendencia: la de integración, que fuera definida pragmáticamente por el presidente Getulio Vargas:... “estamos unidos a Argentina por la geografía y debemos coexistir con ella hasta el final de los tiempos”. (Getulio Vargas Presidente Brasil 1930) La coexistencia de siglos juntos, a pesar de los conflictos y rivalidades, fue creando modalidades de integración tales como: Cultural (idioma, música, carnaval), social (uniones de hecho y de derecho, micro migraciones hacia uno y otro lado), económica (intercambio comercial intenso de materias primas o manufacturas), de medios de comunicación, etc. Este sustrato de comunicación, amistad, e integración de hecho, junto a la consolidación de la nueva geopolítica hacia 1930 acabaron por dar impulso a la materialización física de la complementariedad: la construcción del Puente Internacional y de redes de infraestructura afines.

HIPOTESIS DE CONFLICTO

La conducción política militar de Argentina en el último tramo del siglo XIX y primera mitad del Siglo XX, generó la primacía del concepto geopolítico de conflicto frente a la hipótesis de integración hoy dominante. Es así que se impulsó el desarrollo nacional como una unidad aislada de otras entidades nacionales, principalmente Brasil por su proximidad y antecedentes

históricos de confrontación.

En este marco aquellas unidades regionales como la Mesopotamia, aparecían como aéreas críticas de los posibles conflictos y entre otras consecuencias resultó la pobreza o ausencia total de una infraestructura vial básica para cualquier proceso económico de crecimiento.

Lo que aparecía como coherente era la falta de puentes y caminos que dificultasen la penetración de fuerzas militares de ocupación, provocando en realidad atraso.

Cuando hacia la década del 30 los gobiernos de ambos países empiezan a negociar acuerdos de integración las hipótesis de conflicto se debilitan y van quedando rezagadas.

Acuerdos Preliminares

Durante la década del 30 Argentina y Brasil estrecharon vínculos de cordialidad en base a sus relaciones comerciales, las mejoras en el intercambio se pusieron demanifiesto en una serie de celebraciones y formalidades protocolares, la visita del presidente argentino Agustín P Justo a Rio de Janeiro fue aprovechada por un grupo de representantes de los intereses de ambas ciudades fronterizas para presentar sus proyectos de construir un puente que uniese las mismas. A fines de la década de 1920 e inicios de 1930 un grupo de habitantes de las localidades vecinas, ya discutían acerca de la posibilidad de construir un puente que facilitara el tráfico de personas y mercaderías.

En octubre de 1933 el presidente argentino Agustín P. Justo se reúne en Río de Janeiro con el presidente Getulio Vargas y la comisión pro puente, toma la iniciativa, dirigiéndose a los jefes de Estado para realizar el pedido de construcción de la obra.

La comisión realizó un estudio comparativo de todos los valores estadísticos de los tres conglomerados de ciudades brasileñas y argentinas, considerados como centros de zonas de influencia (Santo Tome Sao Borja- Alvear e Itaqui y Uruguayana- Paso de los Libres) se analizó el comercio, la industria, vías de comunicación, censo demográfico, etc., de los tres pares de ciudades de frontera. Luego de innumerables reuniones y análisis de los técnicos de la comisión mixta, fue considerado que el mejor lugar para la construcción del puente eran las ciudades fronterizas de Paso de los Libres y Uruguayana.

EL INFORME TÉCNICO FINAL DE LA COMISIÓN constataba la existencia de una respetable corriente de intercambio comercial, cuyo encuentro principal se da por las ciudades seleccionadas. Ese dinamismo comercial se vinculaba al ferrocarril, ambas ciudades, eran en sus respectivos países las mayores recaudadoras de impuestos aduaneros de las fronteras, también se hacía referencia al contrabando que se realizaba por allí, dado que era el camino

más corto para los productos. (Informe Comisión Mixta)

A pesar de ello existieron muchas opiniones contrarias a la obra, tanto del lado brasileño como argentino, alegando que se podrían provocar fragilidades en lo referente a la protección de la soberanía nacional. La mayor resistencia hacia 1940 provino de las fuerzas armadas brasileñas, cuyos máximos jefes consideraban que tenían armamentos obsoletos y déficit de organización, profesionalización y eficiencia.

Según Lourdes Brondani Dávila, el ministro de guerra brasileño Goias Monteiro decía sobre este tema: ... *”la construcción del puente solo podrá ser concedida cuando esté organizado el ejército. En la actualidad tal concesión es temeraria y solicitaba 10 años de plazo para su construcción”* (Brondani Dávila María Lourdes. A ponte Internacional. Políticas de Boa Vizinhanza 2000)

A diferencia de lo que ocurría en Brasil, el presidente de Argentina Agustín P. Justo puso todo su empeño para que el puente fuese construido antes de finalizar su mandato en 1938. De acuerdo con una correspondencia enviada al presidente brasileño Getulio Vargas citada por Dávila, el presidente argentino afirmaba: ... *” en mi opinión el puente internacional tiene una importancia de tal trascendencia y significación que no consideraría concluida mi obra de gobierno, si no le diera termino...”* (Justo Agustín P. Presidente argentino).

Piedra Fundamental: Monolitos, Construcción e Inauguración del Puente Internacional

Luego de decidir el lugar de la construcción comenzaron los preparativos del proyecto. Fueron realizados estudios topográficos, hidrográficos y trabajos de campo. El 9 de enero de 1938 fue formalizado el acto inaugural de los monolitos simbólicos con la presencia de los respectivos presidentes Agustín P. Justo y Getulio Vargas. A partir de 1940 en el contexto de la segunda guerra Mundial las posiciones entre los gobiernos se invierten en la medida que la Argentina quedaba aislada en el contexto americano por su insistencia en la neutralidad y Brasil aparecía articulado con los Estados Unidos, el equilibrio de la Cuenca del Plata había cambiado. Si en los años 30 las dificultades burocráticas y diplomáticas que retardaban la obra venían de Brasil, a principios de los años 40 la Argentina era la que parecía interesada en retardar la construcción del puente.

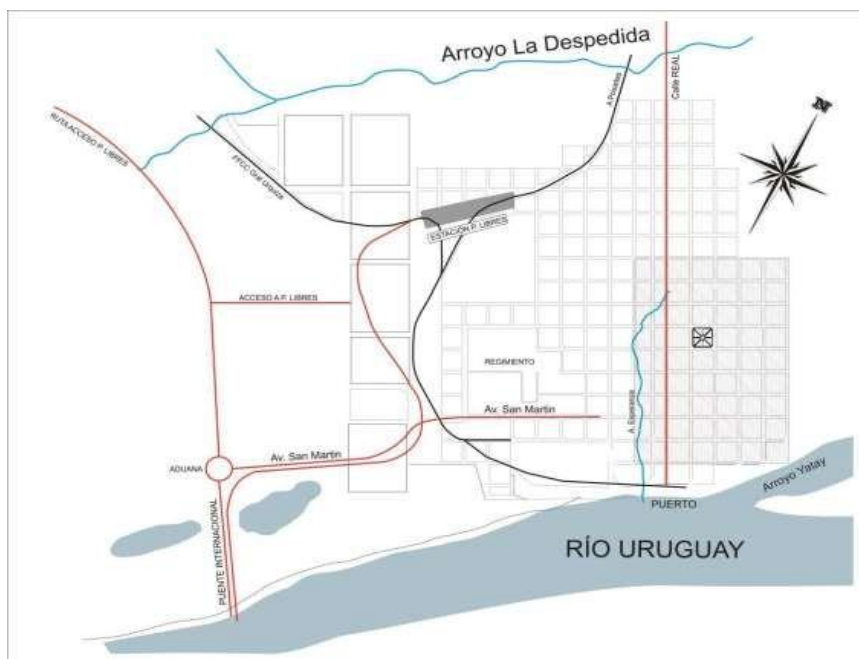
El protocolo de aprobación de ejecución del proyecto del Puente Internacional fue firmado en noviembre de 1941, este acto significó un gran avance en el marco del contexto mundial. El proyecto final fue aprobado en 1942 y en noviembre de ese mismo año se firmaron los contratos con empresarios argentinos y brasileños. En relación a los materiales que debían utilizarse en

la obra, hubo un convenio entre los dos países, la mitad de la obra sería construida por contratistas argentinos, la Empresa Italiana Parodi Figini y la otra, por contratistas brasileños, Martins Noroña.

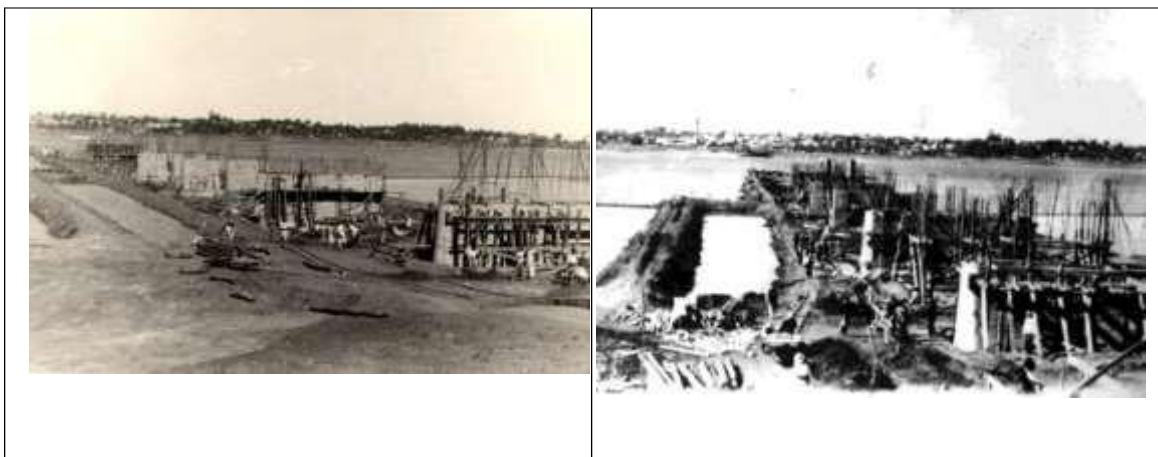
La construcción del puente fue iniciada el 18 de enero de 1943 localizándose distante del centro de Paso de los Libres, debido a las dificultades de nivel topográfico entre las dos localidades. En el caso de Uruguayana la localización se encontraba más cerca del centro de la ciudad; esto fue discutido durante la realización del proyecto. Finalmente, dos años después del inicio de las obras, el Puente Internacional fue concluido y abierto al tráfico vehicular y de personas con una inauguración extra oficial, debido a convulsiones políticas en ambos países. El presidente Getulio Vargas que debería asistir al acto fue depuesto por un golpe de Estado por lo que, la inauguración oficial fue realizada en mayo de 1947, contando con la presencia de ambos presidentes en ejercicio, Juan Domingo Perón de Argentina, y Eurico Gaspar Dutra de Brasil. El proyecto y la concreción del puente Internacional Agustín P Justo Getulio Vargas se sitúa en el plano de una política de unión, colaboración e integración entre ambos países.

A 76 años de su habilitación institucional, no solo no ha menguado su importancia, sino que ha aumentado significativamente en el marco histórico presente del Mercosur y del proyecto de unión Sudamericana en curso, junto a numerosos otros emprendimientos binacionales.

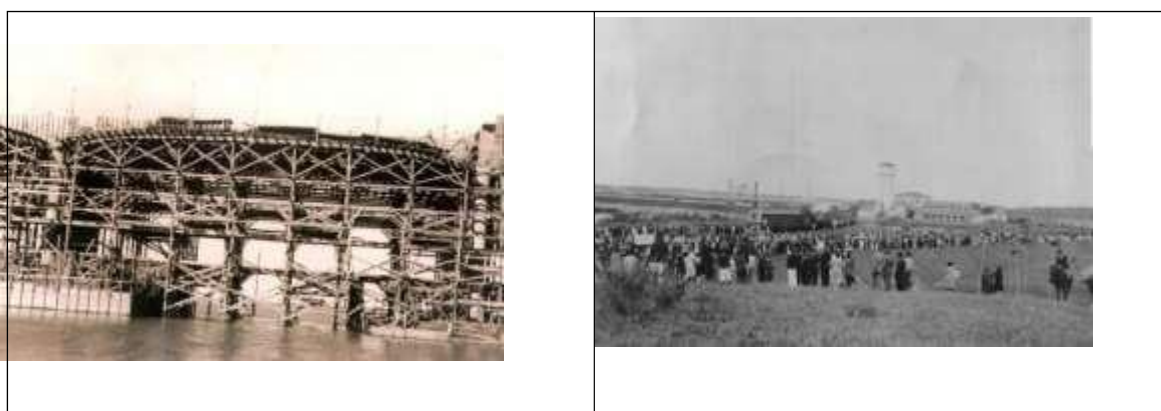
PLANIMETRÍAS E IMÁGENES



Extensión de la ciudad hacia el Puente Internacional.



Construcción del puente internacional sobre la costa de P. Libres



Estructura de madera en la construcción del puente – Inauguración



Puente abierto al tráfico en 1945. Archivo municipal de Paso de los Libres.

El puente: Características

- Puente ferroviario y carretero, para tránsitos simultáneos, con dos veredas para peatones a ambos lados de la calzada carretera.
- Tipo. Puente de hormigón armado (dos puentes asociados) de las siguientes características: pilares, vigas, (4 vigas maestras) tableros y estribos. Pilares con apoyo en las fundaciones y protegidos enteramente por una pared envolvente de hormigón armado, en lugar de duques de alba.

Dimensiones:

- Largo total de estribo a estribo 1419 m.
- Ancho total. 12,90 m. conteniendo: una vía férrea con 3,85 m. para trocha media(1435 m.) y trocha angosta 1 m. una dentro de la otra; carretera con 6,30 m. parados manos, teniendo ésta veredas laterales para peatones, baranda del lado dela carretera de 0.10 m. y del lado de la vía férrea de 0,15 m.
- Acceso argentino. Comprende 1 viaducto de 100 m. de largo con carretera, vía férrea y veredas para peatones, todo como en el puente y un terraplén para formar una plataforma de 600 m. de desarrollo.
- Altura de los pilares. Cota con respecto al 0 local, alcanzada por la creciente del 22 de octubre de 1939: 11.78m.
- Altura de los pilares encima del cero local: 15,70 m.
- Luz entre la plataforma inferior de la viga y espejo de las aguas (cota en número redondo de 12 m.) permitiendo la navegación precaria de lanchas, jangadas detrozos de madera de 3,70 m. (Catastro Paso de los Libres)

De acuerdo a informes de la dirección de Catastro de la ciudad de Paso de los Libres se puede determinar que: la construcción del Puente Internacional Agustín. P. Justo - Getúlio Vargas, obligó a un crecimiento lineal hacia el éste de la parte urbana de la referida ciudad.

Al comienzo como se puede apreciar en la imagen que muestra la inauguración la zona no poseía ninguna infraestructura, pero la importancia del puente generó a su alrededor la construcción de diferentes obras.

La tipología lineal empieza a predominar sobre la nuclear. Se va cerrando el damero sobre la plaza principal, y el casco urbano, siempre con baja densidad, se extiende entre el área encerrada por Madariaga, Coronel López, Belgrano, Pago Largo, la calle Real (Colón) y la futura Avenida San Martín empiezan a consolidarse. A partir de este momento el puerto comienza a quedar en desuso ya que la habilitación del puente genera un tránsito terrestre que permite el transporte fluido de mercaderías y personas.

Las actividades agropecuarias: ganadería y arrocera apuntalarán en las décadas ~~sus~~ su crecimiento.



Imagen: Construcción del Puente vista del lado brasileño. Archivo museo histórico de Paso de los Libres.

Impacto de la obra en Paso de los Libres

Con la construcción de la obra, la ciudad creció y también se transformó. El comercio fronterizo se incrementó considerablemente, muchos brasileños cruzaban a pie para ir a comprar productos a Paso de los Libres, especialmente harina de trigo, para revenderlas en Uruguayana a un precio casi diez veces mayor. Las estructuras urbanas se modificaron por estas nuevas dinámicas, en la zona argentina más cercana al puente los comerciantes comenzaron a instalar almacenes de ramos generales, y todo tipo de comercios destinados a atender las demandas brasileñas. La apertura del puente produjo la decadencia de la zona del puerto y sus almacenes, para desplazar los comercios hacia una nueva zona y multiplicarlos. Como el trayecto entre Libres y el puente es inundable, la ruta se elevó unos metros por encima del nuevo barrio y de los comercios, esta zona recibió el nombre de Buraco. (Grimson Alejandro. 2003)

Este comercio se desarrolló en función de la conveniencia de la moneda argentina para los brasileños. Hacia 1990 con las alteraciones cambiarias, el estancamiento, la recesión crítica por el poderoso desequilibrio que generaba un mercado brasileño con precios mucho más bajos, con políticas proteccionistas que impedían que los productos argentinos entraran al mismo, hicieron que el Buraco comenzara a perder movimiento y muchos comercios cerraran, no pudiendo hacer frente a la grave crisis. Esta situación se hizo extensiva a comerciantes de

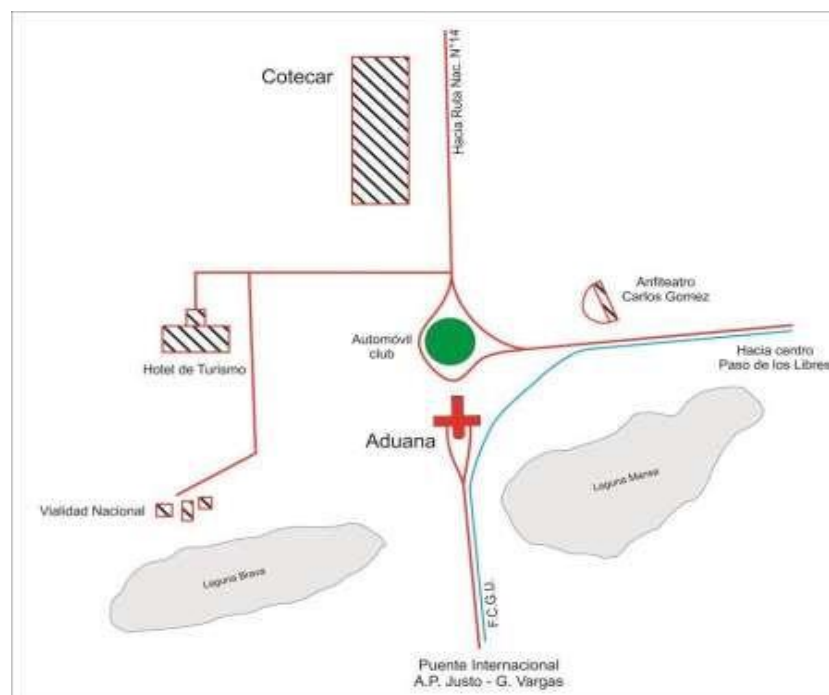
diferentes rubros del centro de la ciudad.

En la actualidad existe una reactivación del lugar y del comercio local en general, por el flujo constante de brasileños que llegan a realizar sus compras, favorecidos por la devaluación de la moneda nacional.

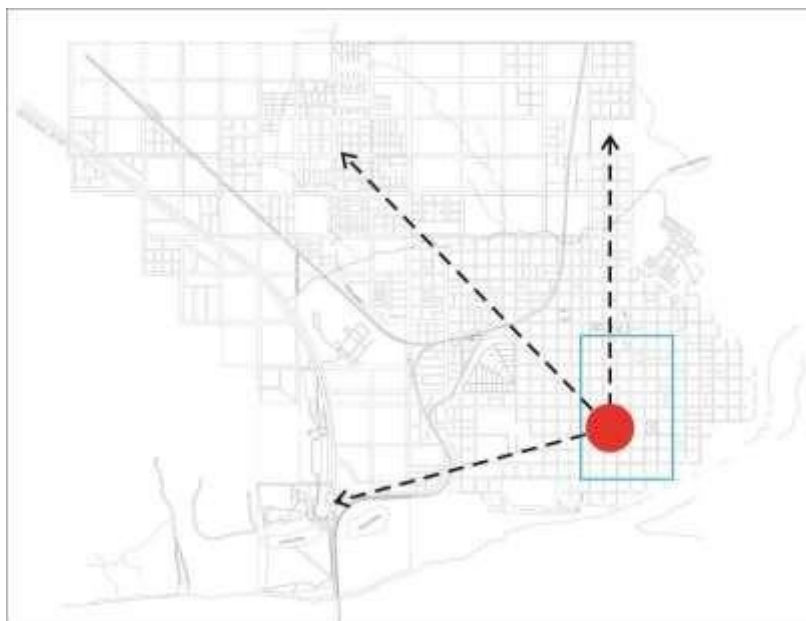
Desde el punto de vista demográfico, la construcción del puente no representó un incentivo al desarrollo poblacional, pasando el departamento de Paso de los Libres en la década del 50 de 25.729 habitantes, con un crecimiento estable y lento en los periodos siguientes. Actualmente cuenta con una población aproximada de 60.000 habitantes.

En lo que respecta a la morfología urbana de Paso de los Libres, el puente tuvo un impacto directo por la escala física de las obras para acceder al mismo: viaductos, caminos de enlace con las redes nacionales de Argentina y Brasil, extensión y derivación de la traza del Ferrocarril General Urquiza, así como el equipamiento social que rodea a la obra: Anfiteatro Carlos Gomes, Automóvil Club, Aduana, Hotel de Turismo, Vialidad Nacional. Con las obras hubo entre Paso de los Libres y Uruguayana un aumento en la relación socio-comercial, como citamos anteriormente, con ciclos alternados de flujos, dependiendo de los vaivenes económicos y las diferencias cambiarias. En la actualidad favoreciendo a nuestra ciudad.

Se produjo una ruptura definitiva de la conformación inicial nuclear cerrada para pasar a la consolidación de una trama abierta: **Multifocal**: plaza, centro, calle Real, puerto y aduana, así como **Lineal sobre ejes**: calle Colón con polos tensionales hacia el puerto-aduana, calles Pago Largo y San Martín hacia aduana. (Arquitecto Cabral Rodolfo Hector, entrevista año 2012)



Esquema de obras alrededor del puente internacional

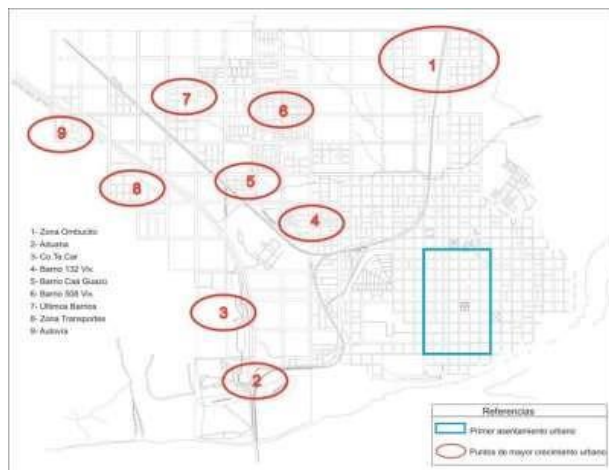


Crecimiento lineal de la ciudad de Paso de los Libres sobre ejes en diferentes direcciones

Entre 1945 a 1975 periodo que va de la habilitación del puente a la construcción del Cotecar, se advierten cambios significativos en la trama inicial de la ciudad de Paso de los Libres, en lo que se refiere a la cuestión de la linealidad. Comienzan a surgir en la zona periférica barrios de interés social (Caa-Guazú, 132, 508, 255 y otros).

Esto puede observarse en el gráfico.

- 1-Sobre calle Colón y proyección hacia ruta 40 (Ombucito)
- 2-Sobre Av. San Martín hacia puerto, aduana, Puente Internacional.
- 3-Sobre ruta nacional 117, acceso al puente: surgieron playas de estacionamiento, depósitos y estaciones de servicio, despacho de aduanas, hoteles, comedores, etc
- 4-Sobre ruta acceso Aeropuerto internacional. P. de los Libres hacia los barrios.
- 5-Sobre calles de enlace centro c/ruta nacional 117, Juan José Valle, Mitre, S. Di tomaso.



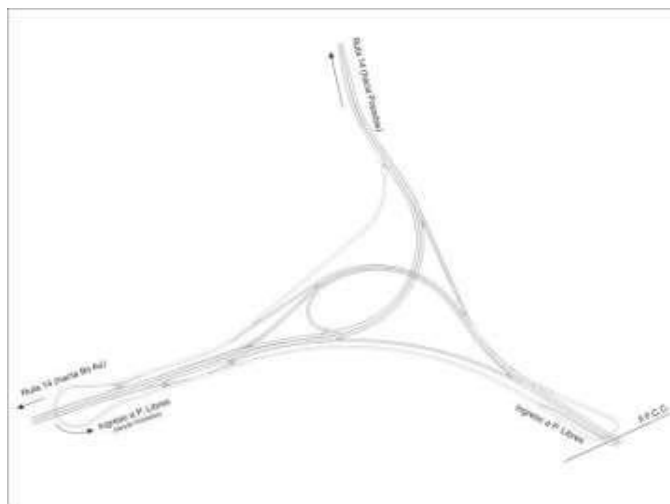
Paso de los Libres 1990-2023

Con la formación del Mercosur que se estableció en 1991 existe un cambio en la manera de percibir los espacios de frontera. A fines de la década del 90 se implementó otra etapa prevista en el tratado, la Unión Aduanera (que establece un arancel externo común, la libre circulación de personas y la adopción de una política comercial común entre los Estados partes, aduana integrada que funciona del lado argentino). Este proceso interfirió en las estructuras de las aduanas de ambas ciudades: el edificio donde funcionaba la aduana brasileña fue desactivado y todo el control Brasileño y Argentino pasó a ser realizado en nuestro país, esto llevó a la construcción y la ampliación de complejos públicos: COTECAR, Nuevo edificio de aduana, estacionamiento de camiones y depósitos, Infraestructura de servicios, como estaciones de combustibles, lavaderos, talleres mecánicos, gomerías, etc.

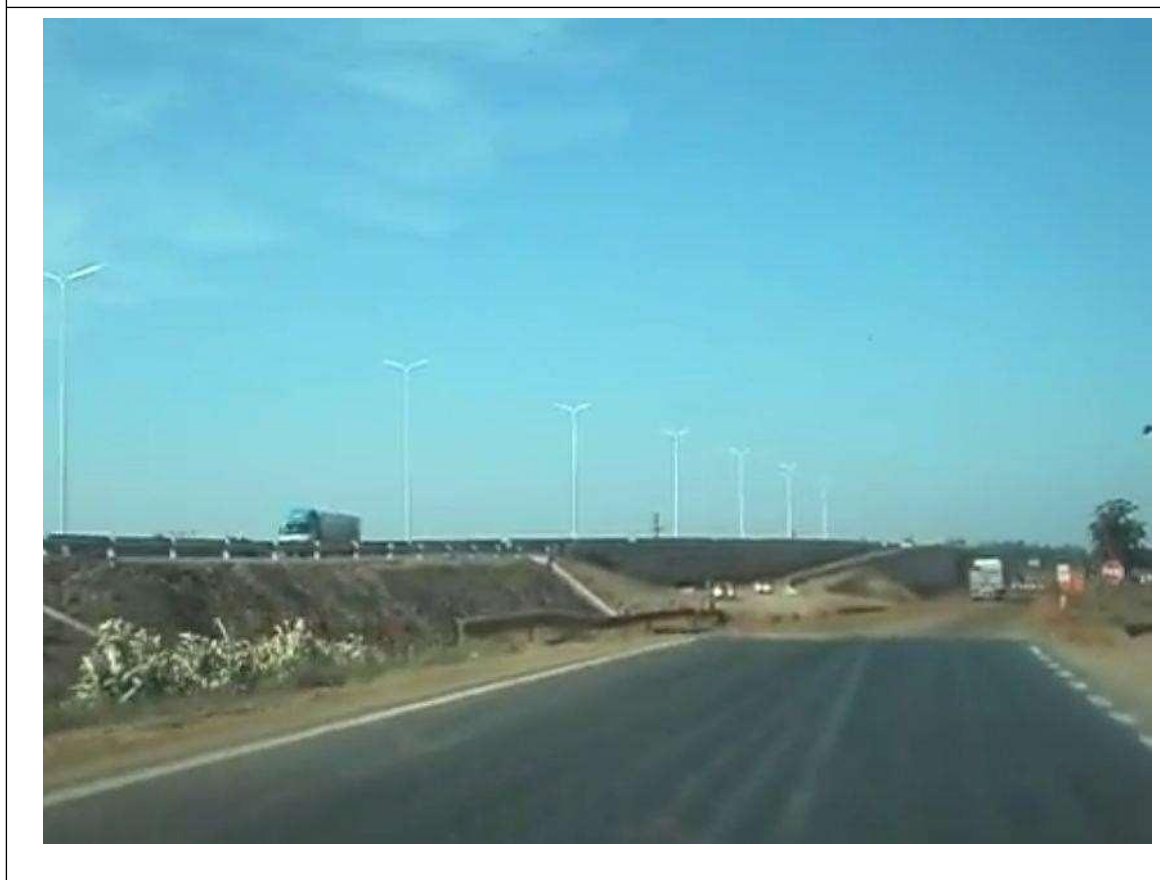
A partir de este proceso se consolidan entre ambas ciudades modalidades integrativas, tales como construcción de redes de gas natural; sistemas eléctricos interconectados a través de líneas que pasan por puente internacional A.P. Justo/Getulio Vargas. (como el caso de la red de electricidad desde Brasil hacia Argentina que permite la utilización del flujo cuando el sistema nacional interconectado cae o deja de funcionar, o la traza de fibra óptica para las tecnologías de comunicación). Surgen también núcleos de servicio de equipamiento, social, supermercados, minimercados, restaurantes, hoteles, entre otros.

En lo morfológico el afianzamiento del modelo lineal multifocal, sobre ruta 117, autovía, Puente Internacional.

La autovía Conocida como la Ruta del Mercosur es la principal vía de conexión con Brasil y Uruguay, es una obra de infraestructura vial que habilita una conexión eficaz y segura con nuestros países vecinos (principalmente Brasil), convirtiéndose en un eje de integración económico - social.



Trazado del empalme Ruta Nac 14 y Ruta Nac. 117



Acceso a P. Libres por autovía desde Ruta Nac. N° 14

Impacto de las obras en Uruguayana

Los procesos integracionistas que se reflejan en este periodo dejaron atrás las hipótesis de conflicto entre ambos países. El impacto demográfico y comercial tuvo una gran magnitud. Entre 1940 y 1950 la población de Uruguayana aumentó un 40 %, pasando de 34.816 a 48.773 habitantes, hubo una mayor demanda de empleos y en consecuencia mayor movimiento comercial en la ciudad.

La concreción de la obra tuvo un impacto significativo en el crecimiento de la localidad, reflejada en las mejoras urbanas.

A mediados del Siglo XX el acceso al puente se daba por la calle central Duque de Caxias, el flujo de turistas y transportes si bien generaron un gran movimiento comercial también trajo inconvenientes a los pobladores locales. Estos inconvenientes fueron resueltos cuando la aduana se trasladó a la periferia de la ciudad juntamente con una vía que circunda el perímetro urbano, toda esa estructura vial significó también un gran crecimiento de empresas de transportes y despachantes de aduanas, lo que llevó a un considerable crecimiento económico local. La construcción del Puerto Seco (Rodoviario) utilizado para el almacenamiento de mercaderías retenidas en la aduana, como estacionamiento de camiones y todas las cuestiones burocráticas afines, llevaron a beneficiar a los pobladores locales, pues el flujo de camiones ya no pasaba por el área central de la ciudad sino por las vías periféricas. Evitando toda una serie de inconvenientes. Al igual que en la ciudad vecina, se generaron núcleos de servicio de equipamiento social, supermercados, minimercados, restaurantes, hoteles, estacionamientos, depósitos de mercaderías, oficinas de despacho de aduana, la I.A.D.I., entre otros.

Todo lo expuesto llevó a un crecimiento exponencial a nivel edilicio, que se mantiene en alza hasta la actualidad con grandes obras ejecutadas en lapsos de tiempo muy cortos, marcando una notable diferencia en relación con la vecina ciudad argentina, cuyo único edificio de gran altura fue levantado en el año 1977.

Impacto morfológico-estructural de evolución urbana de la ciudad de Paso de los Libres:

Con respecto a la arquitectura, la ciudad posee un insignificante número de edificios, planta baja como predominante y planta baja y un piso, como media general, se percibe también una disparidad en el desarrollo si se la compara con la ciudad vecina mencionada anteriormente.

Las residencias consideradas de carácter más importante están situadas en el centro de la ciudad.

En la medida que uno se aleja del área céntrica en dirección a la periferia, las edificaciones pasan a ser cada vez más precarias. En la región periférica se localizan barrios de interés social, u obras gubernamentales. En la ciudad, el ente que regula el espacio urbano es el código de edificación, de control ambiental, de habilitación de comercios, etc. A pesar de la existencia de dichas normativas, las mismas no se cumplen estrictamente, y el crecimiento se va desarrollando de manera poco regular sin un ritmo fijo que ordene. Con una alta dispersión en infraestructura urbana generando baja rentabilidad de las inversiones, un alto costo y enormes gastos para el municipio. Como ejemplo se puede mencionar que: de plaza independencia (plaza central) al último barrio hacia el Aeropuerto Internacional Paso de los Libres existe aproximadamente la misma distancia que entre Retiro y F° Lacroze (ciudad autónoma de Buenos Aires-Capital Federal).

La ciudad de Paso de los Libres, pasó de ser un asentamiento nuclear pleno en su período fundacional a una ciudad más lineal, multifocal, abierta de 15/20.000 habitantes en la década de 1970 consolidada como tal en el presente histórico con 60.000 habitantes, fuertemente tensionada por Uruguayana con 150.000 habitantes, (Brasil). Ambas ciudades fronterizas empiezan a constituirse como una poli binacional con casi 200.000 mil seres humanos para las que falta definir un conjunto de reglas y políticas de crecimiento, interacción e integración.

La llegada del ferrocarril, la construcción del puerto, el puente internacional ferroviario con Uruguayana (Brasil), la autovía como medio de integración real con el Mercosur, fueron determinantes del perfil morfológico de Paso de los Libres.



Imagen satelital mostrando la introducción de la autovía en el trazado urbano de P. Libres



Imagen satelital que presenta la situación urbana actual de Paso de los Libres

Conclusiones

Es indispensable destacar que no podemos hablar de una cultura fronteriza homogénea entre Paso de los Libres y Uruguayana, sino de una cultura de contacto entre partes que se consideran diferentes. Se ha demostrado que existe entre ambas ciudades modos similares de vivenciar y actuar, vinculados con la particular ubicación geográfica y sociocultural fronteriza.

La cultura del contacto entre ambas ciudades, los patrones de diálogos, vínculos y conflictos sociopolíticos se encuentran atravesados por las identificaciones nacionales. A pesar de ello, la coexistencia de siglos juntas, fue creando modalidades de integración, en lo cultural (idioma, música, carnaval), en lo social (uniones de hecho y de derecho, micro migraciones hacia uno y otro lado), y en lo económico-laboral (intercambio comercial intenso de materias primas o manufacturas, mano de obra y prestación de servicios en ambas ciudades), de medios de comunicación, etc.

Aunque ambas ciudades tienen sus diferencias, podemos sostener algunas similitudes entre ellas, como ser:

- Años de fundación, contextos políticos análogos caracterizados por desacuerdos con sus gobiernos centrales. Mientras en la Confederación se producían las guerras civiles, principalmente la oposición de la provincia de Corrientes contra el brigadier General Juan Manuel de Rosas, en Rio Grande do Sul se vivía la revolución Farroupilha en oposición a la política Imperial.

- La finalidad de sus fundaciones fue una política de protección y control fiscal, en ambos casos.
- En sus respectivos Estados las dos ciudades tuvieron un rol protagónico. En las postrimerías del Siglo XIX las autoridades de las mismas se centraron en el mejoramiento urbano.

La influencia de las hipótesis de conflicto se refleja en su infraestructura urbana. En el Siglo XX con la construcción del Puente Internacional Agustín P. Justo Getulio Vargas, se producen transformaciones en la morfología urbana generando intercambios intensos en todos los niveles. Luego de siglos de conflictos, en torno a la definición de los límites territoriales con fuertes presencias militares en ambos márgenes del río Uruguay, la construcción del puente desmitificó las nociones bélicas hacia la integración, hoy dominante entre ambas naciones. En lo relativo a las diferencias se puede advertir que el crecimiento entre ellas se da de forma desigual.

Inicialmente teníamos dos ciudades prácticamente similares, pero a partir de este segundo período (mediados del Siglo XX) pasarán a desarrollarse de forma diferente debido a las políticas impulsadas por los Estados Nacionales, ya que mientras en Argentina las continuas crisis reflejadas en este tiempo llevaron a que la población y la ciudad entre en un proceso de estancamiento, todo lo contrario se producía en Brasil.

En la actualidad además de las diferencias en el número de habitantes: (Paso de los Libres cuenta con 60 mil y Uruguayana cerca de 150.000 respectivamente), es posible observar disparidades bien marcadas en el espacio urbano de ambas.

Paso de los Libres, si se la compara con la ciudad vecina no tuvo un crecimiento económico, poblacional y urbanístico considerable. Como indicador de la importancia del comercio que se realiza a través del puente debemos señalar que la facturación de la aduana local es la segunda del país, luego de la de Buenos Aires que ocupa el primer lugar. No obstante ello, la circunstancia indicada no genera un efecto multiplicador en la ciudad, ya que las rentas aduaneras son nacionales y muy indirectamente retornan a su punto de origen.

En cambio, en la ciudad vecina se cobra un tributo aduanero por cada Estado en el que circula la mercadería que se distribuye en el presupuesto de la prefeitura Municipal, generando un desarrollo económico, que repercute significativamente en la ciudad en lo que se refiere al aspecto económico y urbano.

BIBLIOGRAFÍA

- Barros Coelho, Karla Nunes. Influencias Urbanas en las Ciudades de Frontera: El caso de Uruguayana (BR) Paso de los Libres (AR). Porto Alegre. 2008.
- Brondani Dávila María Lourdes. A ponte Internacional. Políticas de Boa Vizinhanza. 2000.

- Bruniard, Enrique, en —Arturo Frondizi, historia y Problemática de un estadistade la Provincia de Corrientes, Vol 1, Capitulo I, Buenos Aires 1983.
- Cabral María Celeste, Morfología Urbana de Paso de los Libres y Uruguayana. Relación con la evolución histórica. UNNE
- CabraL Rodolfo HECTOR. Informe Técnico Paso de los Libres.
- Caferata Soto, Juan Daniel, Historia de Corrientes, Ediciones Correntinas, Curuzú Cuatiá (Ctes) 1982.
- Castello, Antonio: Historia de Corrientes. Tomo 12 Colección Historia de nuestras Provincias. Ediciones Plus Ultra. Buenos Aires 1984.
- Fagundez Freitas Beatriz. Destilería Río Grandense de Petróleo. Oficina de Historia. Departamento de Ciencias Sociales y Filosofía Volumen I Numero I PUCRS. Año 2002.
- Gomez, Hernán, —El lugar de cruce de los Libertadores, Imprenta del Estado, Corrientes 1941.
- Grimson, Alejandro. La nación en sus límites. Contrabandistas y exiliados en la frontera Argentina- Brasil. Barcelona: Ed. Gedisa, 2003.
- Guadalupe, Antonia.; MANGO Gladis. Paso de los Libres. Historia, Espacio y Memoria. Iconos —Arte Gráfico Paso de los Libres (Ctes) 1999.
- Historia y Sociedad. Revista de temas Históricos y Sociales. Decreto Reglamentario. Delineamiento del pueblo de Libres. Año 1 N° 1 Setiembre de 2000 Paso de los Libres. Editora del Río Uruguay.
- Horizonte. Semanario de Paso de los Libres (Ctes). Año IV Edición N° 197. Fundación de P. de los Libres. 12 setiembre 1996.
- Krieger, Kostlin Francisco, Cabral Rodolfo. —La vivienda de evolución como alternativa de integración en áreas marginales urbanas Tesis, Universidad Nacional del Nordeste, Resistencia (Chaco) 28 -11-1972.
- LEGUIZA Fabián Arturo. Carnaval en Paso de los LIBRES. Desde sus orígenes hasta le década de 1930. Moglia Ediciones. 2007

- Palermo Eduardo. La frontera como región histórica. Consejo de Formación en educación. Departamento Nacional de Historia.
- Pellegrini, Enrique. Paso de los Libres. Crónicas y Ensayos. López, Libreros Editores. Buenos Aires. 1974
- Savoini, Juan Luis. —Paso de los Libres tomo I, Editora Río Uruguay, Paso delos Libres 1994.
- Sitja y Balbastro, Carlos Alberto. Crónicas y Antecedentes históricos de Paso de los Libres.

Periodo 1843-1900. Tomo I. Ediciones Ríos Uruguay. Paso de los Libres 1998.

-Vargas Gomez, Carlos M. —Las raíces esenciales en Arturo Frondizi tomo I El Hombre, Pisarello Virasoro Menotti Ediciones De palma, Buenos Aires 1983.

-Archivo fotográfico, del Museo Municipal de Paso de los Libres.

-Apuntes de cátedra de diplomatura en historia regional fronteriza.

-Google Earth, mapas y fotos satelitales actualizadas.