



# Le patrimoine culturel et industriel du bas-Uruguay (Argentine, Uruguay) : typologie, spécificités et potentialités touristiques

Loïc Ménanteau, René Boretto Ovalle

## ► To cite this version:

Loïc Ménanteau, René Boretto Ovalle. Le patrimoine culturel et industriel du bas-Uruguay (Argentine, Uruguay) : typologie, spécificités et potentialités touristiques. Le patrimoine culturel et industriel du bas-Uruguay (Argentine, Uruguay) : typologie, spécificités et potentialités touristiques, Sep 2005, Nantes, France. <hal-00266219>

**HAL Id: hal-00266219**

**<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00266219>**

Submitted on 21 Mar 2008

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Le patrimoine culturel et industriel du Bas-Uruguay (Argentine, Uruguay) : typologie, spécificités et potentialités touristiques

Loïc MÉNANTEAU

Géolittomer, UMR 6554 LETG CNRS et université de Nantes, Chemin de la Censive du Tertre, BP 81227, 44312 Nantes cedex 3 Courriel : loic.menanteau@univ-nantes.fr

René BORETTO OVALLE

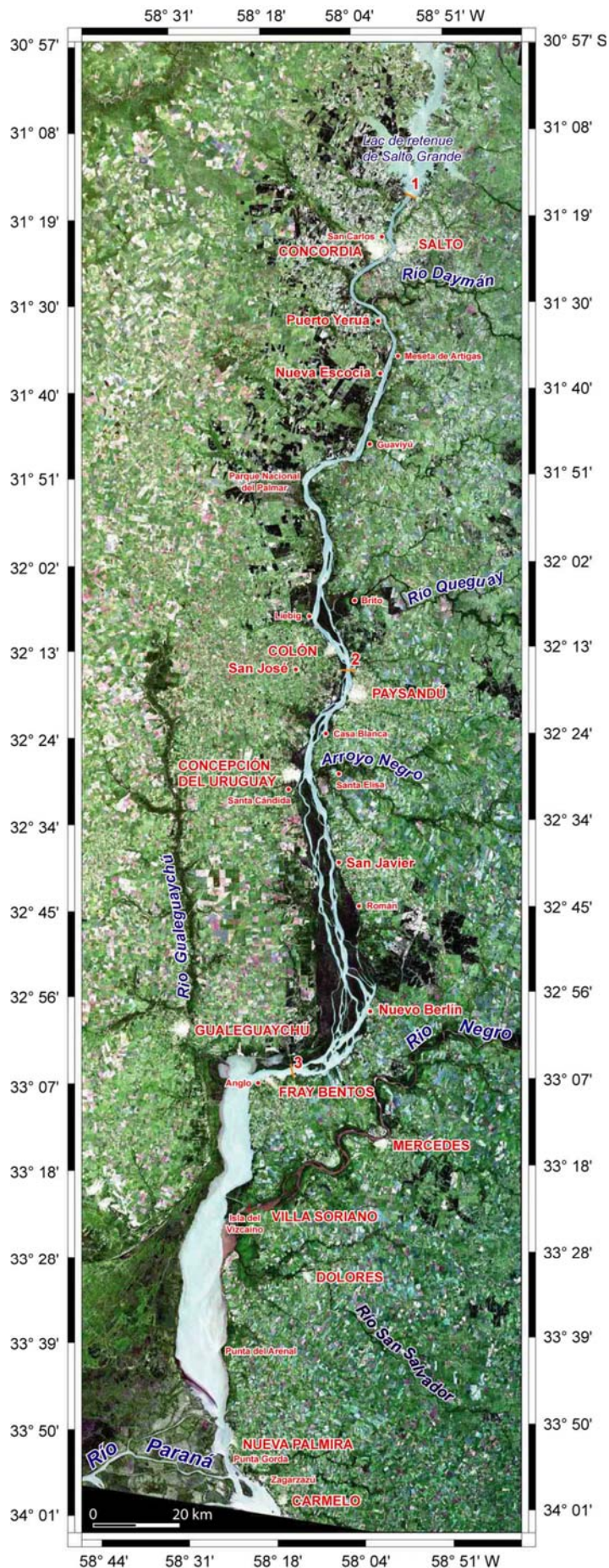
Museo de la Revolución industrial, Santiago Lowry n° 1392, 65000 Fray Bentos (Uruguay)

Courriel : rboretto@adinet.com.uy

Zone fluviale frontalière entre l'Argentine et l'Uruguay (v. cartouche fig. 1), le Bas-Uruguay (environ 350 km du nord au sud) est délimité à l'amont par le vaste lac de retenue (780 km<sup>2</sup>) du barrage hydro-électrique de Salto (1979), établi à l'emplacement d'un important seuil rocheux, Salto Grande, et, à l'aval, par le delta du Río Paraná, dans lequel il se jette (fig. 1 et 2). Il constitue le bas cours d'un fleuve de 1 600 km de longueur drainant un bassin hydrographique de 368 000 km<sup>2</sup> (Viera, 1962), lui-même s'insérant dans le bassin du Paraná (L=2 570 km, superficie=1 510 000 km<sup>2</sup>) et, à une petite échelle spatiale, dans celui de la Cuenca de la Plata (3 100 000 km<sup>2</sup>). D'un débit moyen de 4 700 m<sup>3</sup>/s, le Río Uruguay a une histoire hydrologique marquée par des crues dévastatrices (ex. à Salto, 1941 : débit de 29 500 m<sup>3</sup>/s, 15,83 m au-dessus de l'étiage ; 1959 : débit de 36 000 m<sup>3</sup>/s, 17,94 m au-dessus de l'étiage) (Gómez Gavazzo, 1962) et, plus rarement, par des étiages prononcés (ex. mars 1906 où, à Salto, le fleuve pouvait être franchi à pied sec). Le fleuve est soumis à l'onde de la marée dynamique qui fait ressentir ses effets<sup>1</sup>, de manière exceptionnelle, jusqu'à Concordia. L'amplitude moyenne, qui est faible (ex. Nueva Escocia : 0,45 m ; Concepción del Uruguay : 0,48 m), varie en fonction du débit fluvial : elle est presque inexistante pendant les crues. Le vent exerce une influence sur l'hydrologie. Ainsi, lorsqu'en période d'étiage souffle très fort le *pampero* (vent du sud), le courant est ralenti et le niveau d'eau surélevé (Dirección General de Navegación e Hidrográfica, 1954, p. 160-161).



**Figure 1. Localisation du Bas-Uruguay.** Photographie prise depuis la navette spatiale en décembre 1990, vol STS035 (NASA). Remarquer : au premier plan, la confluence des basses vallées des Ríos Uruguay (tireté bleu) et Paraná (delta : 30 000 km<sup>2</sup>) qui encadre un triangle nommé Entre Ríos (nom de la province argentine) ; au plan moyen, le Río de la Plata, vaste entonnoir, formée de deux parties : la partie haute, large de 50 km entre Colonia de Sacramento et Buenos Aires, et de 100 km entre Punta Piedras et Montevideo, où se situe le front fluctuant du bouchon turbide ; le Río extérieur, ample front ouvert sur plus de 200 km. Au plan lointain (sud-est), l'Atlantique rioplatéen. Cartouche : en rouge, situation du Bas Uruguay en Amérique du Sud.



**Figure 2. Le Bas-Uruguay (Argentine, Uruguay) entre Salto Grande et le Río Paraná, avec localisation des principaux sites patrimoniaux.** Mosaïque de deux images du satellite Landsat 7 ETM+ (scènes 225-082 y 225-083) acquises le 18-11-2000. Projection UTM zone 21 (WGS 84). Composition trichromatique en pseudo-couleurs naturelles (Rouge = bande 1 ; Vert = bande 2 ; Bleu = bande 3). Traitement des images : Olivier Geffray et Loïc Ménanteau (Géolittomer, LETG - UMR 6554 CNRS). Le fleuve détermine la frontière entre l'Argentine (à gauche) et l'Uruguay (à droite). Remarquer : le lac de barrage de Salto Grande, l'ampleur (12 km de large) du cours fluvial en aval de Fray Bentos, l'étranglement (1,1 km) provoqué par la progradation du delta du Paraná. Franchissements routiers du fleuve : 1, digue du lac de retenue de Salto Grande ; 2, pont international General José Gervasio Artigas ; 3, pont international Libertador General José de San Martín.

Deux faits majeurs caractérisent le Bas-Uruguay : une opposition (Araújo, 1892) entre une rive uruguayenne escarpée taillée dans les basaltes (au nord de Paysandú) ou les calcaires (au sud de la même ville), formant des *barrancas* (falaises ravinées), et une rive argentine basse et plate modelée dans les dépôts du Pliocène et du Quaternaire, et une frontière insulaire formée par 140 îles et îlots - *albardones* - (20 000 ha) dont 14 (2 000 ha) ont été l'objet de conflits juridiques (« *materia de controversia* ») entre l'Argentine et l'Uruguay (Martínez Montero, 1955, 1958). Ces îles sont présentes sur 200 kilomètres du lit majeur, entre la Meseta de Artigas et Fray Bentos, mais elles sont concentrées entre cette dernière ville et Concepción del Uruguay (localisation figure 2 ; Ménanteau, à paraître). La frontière est déterminée par le tracé<sup>2</sup> sinueux et fluctuant du chenal de navigation (CARU, 1983). Le cours du fleuve est jalonné par une trentaine de seuils sableux et rocheux - *restingas* (ex. *Corralito*, *El Hervidero*), les *pasos*, dont certains sont dangereux (Dirección General de Navegación e Hidrográfica, 1954), à la fois pour la faible profondeur d'eau et les remous qu'ils provoquent (*El Hervidero*). Dragages, déroctages et aménagements hydrauliques (chenalisation) ont été réalisés depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle dans le but de limiter, voire de supprimer, les effets négatifs de ces obstacles à la navigation<sup>3</sup> (Martínez Montero, 1955, p. 30-36).

Le Bas-Uruguay, nommé au XVIII<sup>e</sup> siècle le *Río de los Jesuitas* (Barañano Da Costa, 1964 ; Millé, 1972) possède un patrimoine fluvial (ou lié au fleuve) d'une grande richesse et variété, sans doute l'un des plus denses de l'Amérique du Sud. Présent sur les deux rives fluviales, argentine et uruguayenne (appelées *costas* ou *litoral*), il offre de fortes potentialités touristiques qui peuvent être un moteur pour le développement local et contribuer à une identité favorisant l'intégration transfrontalière régionale de deux des pays du Mercosur.

## I. Typologie et caractéristiques du patrimoine fluvial

Une typologie de son patrimoine culturel et industriel (*histórico-cultural*), qui met en évidence sa grande richesse, son extrême variété (immatériel, archéologique, ethnologique, industriel, portuaire, flottant, etc.) et ses caractères spécifiques est proposée (tableau I). Trois catégories, qui feront l'objet d'un traitement particulier, ont été privilégiées : l'héritage culturel de l'immigration, les *saladeros* et frigorifiques, l'histoire de la navigation et le patrimoine portuaire. Dans cette partie, des exemples sont fournis pour illustrer les éléments patrimoniaux complémentaires de ces derniers.

Tableau I. Principaux types et éléments du patrimoine fluvial du Bas-Uruguay

Types	Éléments patrimoniaux
immatériel	sites historiques, mémoire de l'immigration, archives iconographiques, littérature, etc.
muséographique	navigation, immigration, histoire, industries, archéologie, traditions, etc.
archéologique	sites d'habitat, pictographies, épaves d'embarcations, sites industriels, dépotoirs, etc.
architectural	édifices de style européen, statues, obélisques, cimetières, forts et batteries, etc.
industriel	tanneries, <i>graserías</i> , <i>saladeros</i> , frigorifiques, fours à chaux ( <i>caleras</i> ), moulins à eau
portuaire	quais, jetées, môles, embarcadères, hangars, grues, douanes, chantiers navals, etc.
flottant	pirogues, voiliers, bateaux de pêche, vapeurs, remorqueurs, dragues, etc.

La première catégorie concerne le patrimoine immatériel. Les colonnes, statues et inscriptions commémoratives d'événements historiques (Bachini, 1973 ; Barrios Pintos, 1979 ; Lockhart, 1979a et b ; Pérez Colman, 1933) liés aux découvertes ou aux guerres sont les témoins du rôle éminent joué par le fleuve. Citons quelques exemples. Sur la Punta Gorda, à quatre kilomètres au sud de Nueva Palmira (Pérez Fontana, 1969), s'élève la

pyramide (Pirámide de Solis, 12-10-1888) érigée en hommage aux découvreurs (entre 1516 et 1527) des trois fleuves, le Río de la Plata, le Paraná et le Río Uruguay, qui sont respectivement Juan Díaz de Solis, Sebastián Gaboto et Juan Álvarez Ramón<sup>4</sup>. Tout près, à Punta Gorda, se trouve le site du Rincón de Darwin, nommé ainsi en souvenir de l'illustre scientifique Charles Darwin qui explora la région en novembre 1833 (Barrán & Nahum, 1968, p. 112-114). De nombreux sites sont en rapport avec l'histoire de l'indépendance de l'Uruguay et, plus particulièrement, avec le général José Gervasio Artigas et l'*Éxodo de los Orientales* : Campamento del Ayuí, 1812 ; Gobierno Federal de Purificación, sur la rive bordant l'Hervidero, et quartier-général, sur la Meseta de Artigas. De cet endroit, dominant le fleuve de 49 m, on jouit d'un magnifique panorama. La mémoire du lieu est marquée par une colonne (h=37 m), inaugurée le 25 août 1899, qui est couronnée par le buste en bronze du général<sup>5</sup> (œuvre du sculpteur génois Juan Azzarini). Des statues<sup>6</sup> ou des obélisques<sup>7</sup> permettent de suivre l'épopée des 33 Orientales qui, le 19 avril 1825, débarquèrent, sous la conduite de Juan Antonio Lavalleja, à Arenal Grande, situé à l'embouchure de l'Arroyo Agraciada (ant. Graseada) - lieu-dit Los Ruices, au sud du Departamento de Soriano -, avant d'entreprendre, contre l'empire brésilien, la *Cruzada libertadora* (1825-1828), à l'origine de l'indépendance définitive de l'Uruguay. D'autres sites rappellent les événements de la Guerra Grande (1839-1851). Ainsi, une colonne commémore à Salto (Fernández Saldaña *et al.*, 1920) la bataille de San Antonio (08-02-1846), livrée par les troupes de Giuseppe María Garibaldi<sup>8</sup>. Un chenal et une île (Servicio de Hidrografía Naval, 1979), au niveau de Concepción del Uruguay, portent le nom du héros des deux mondes. C'est sur une île, la Isla Libertad, du Río Gualeguaychú, que fut décidée et planifiée<sup>9</sup>, en juin 1851, la campagne contre le président de la Confédération argentine, le brigadier Juan Manuel de Rosas. Le site de Rincón de las Gallinas (Rincón de Haedo)<sup>10</sup> est celui du débarquement, le 19 avril 1863, du général Venancio Flores que trois hommes accompagnaient. Plus tard, Concordia (anc. San Antonio de Padua de la Concordia) fut choisi comme Cuartel General (quartier général)<sup>11</sup> des troupes durant la guerre de la Triple Alliance (1865-1870). Les sièges et les bombardements effectués depuis des navires de guerre, comme celui de la ville de Paysandú, en 1864, par l'escadre brésilienne de l'amiral Tamandaré, font également partie de la mémoire historique. Le troisième siège de Paysandú<sup>12</sup> en décembre 1864 et la résistance héroïque (1 200 hommes, sous le commandement du général Leandro Gómez, contre une troupe dix fois plus nombreuse) allait donner à la ville le titre de *La Heroica* (Durán del Campo, 2003 ; Schulkin, 2000) ; un mausolée souterrain (1984) et une statue du général perpétuel, sur la Plaza Constitución, la mémoire de cet événement.

N'oublions pas le patrimoine littéraire. Sur la rive uruguayenne du fleuve, à Salto, des monolithes évoquent le souvenir des poètes Horacio Quiroga (1878-1937), dont on peut voir la maison natale, et de Víctor Lima (1921-1969). Salto est aussi la ville du romancier Enrique Amorim (1900-1960)<sup>13</sup>. Sur la rive opposée en Argentine (Concordia), on distingue les ruines du Palacio de San Carlos (1888)<sup>14</sup>, décrit par Antoine de Saint-Exupéry<sup>15</sup> dans le chapitre V *Oasis* de son livre *Terres des Hommes* (1939). Un monument a été aménagé près du port de Salto en souvenir du célèbre chanteur de tango Carlos Gardel<sup>16</sup> qui est venu rendre visite à son ami *salteño* Irineo Leguizano et a logé dans la chambre 32 du Grand Hotel Concordia (Salto), récemment déclaré *Monumento Histórico Nacional*. Les ruines du *saladero* M'Bopicua, au nord de Fray Bentos (anc. Villa Independencia), remémorent le passage en 1915 de l'écrivain et politique écossais Robert Bontine Cunningham Graham (1852-1936)<sup>17</sup>. Divers documents manuscrits (Martínez Montero, 1955, Apéndice I, p. 413-566) et les textes de voyageurs ou de géographes qui ont visité et décrit le Bas-Uruguay font également partie de la mémoire des lieux (Isabelle<sup>18</sup>, 1835 ; B\*\*\*, 1863 ; Daireaux, 1887 ; Mulhall, 1875, Reclus, 1894). Certains

hydrographes font une description détaillée du fleuve qu'ils explorent (l'espagnol Andrés de Oyarvide<sup>19</sup> en 1801 ; le commandant nord-américain Thomas Jefferson Page<sup>20</sup> en 1855 sur la vapeur *Water Witch* ; le capitaine B. Sullivan<sup>21</sup> en 1847) ; d'autres, des reconnaissances de ses richesses faunistiques comme, en janvier 1859, George Augustus Peabody<sup>22</sup> et son équipe.



**Figure 3. Quelques éléments du patrimoine culturel et industriel du Bas-Uruguay.** 1, seuil basaltique de Salto Chico, durant l'étiage de l'été 2004 ; vue vers l'aval. 2, buste en bronze du général José Gervasio Artigas sur la rive argentine du fleuve à Concordia, en souvenir de son franchissement du fleuve en 1812, lors de la "Marcha de la redota", nommée plus tard "El Éxodo" du "pueblo oriental" ; 3, vue vers l'amont du Río Uruguay depuis la partie sommitale de la barranca (falaise) de la Meseta de Artigas (49 m). À l'horizon, le long de la rive gauche, les deux petites îles Hermanas ; 4, colonne et buste du général José Gervasio Artigas (1899) sur la Meseta qui porte son nom ; 5, marques de crues sur les murs du porche du bâtiment de la douane portuaire (Aduana) à Paysandú ; 6, monolithe en bordure de la rive gauche du fleuve à Salto en mémoire du poète Horacio Quiroga ; 7, sur la Plaza de la Constitución (Paysandú), statue du général Leandro Gómez, le défenseur héroïque de la ville de Paysandú lors du siège de 1864 ; 8, four à chaux (calera) de Brito. Ph. L. Ménanteau (1 : 18-04-2004 ; 2 : 18-04-2003 ; 3, 4 et 6 : 17-04-2003 ; 5 : 14-04-2003 ; 7 : 19-04-2004), P. Gautreau (8 : 08-2003).

Il en est de même des marques de crues que l'on retrouve, par exemple, sur le bâtiment de la douane du port de Paysandú ou près du môle du frigorifique Casa Blanca. Elles sont les archives visuelles et altimétriques des hautes eaux catastrophiques du fleuve : en 1941 (V) et 1959 (IV), mais aussi en 1886, 1888, 1889, 1899, 1907, 1919, 1923, 1928, 1929, 1932, 1935, 1936 et, plus récemment en 1989 et 1998, pour ne citer que les plus graves<sup>23</sup>. Les fêtes et carnivals, nombreux, font partie du patrimoine fluvial : Fiesta Nacional de la Pesca de la Boga (nord de Concordia), Fiesta Nacional de la Citricultura (port de Concordia), Fiesta Provincial de la Colonización (San José), Semana de la cerveza (Paysandú), Fiesta Nacional de la Playa (Concepción del Uruguay), Carnaval del País (Gualedguaychú), etc. Les traditions de la pêche artisanale, les pêcheries (*pesquerías*)<sup>24</sup>, les rives où venaient les lavandières, les lieux de franchissement du fleuve par l'homme au cours de l'histoire (ex. Salto Chico, Paysandú) et, à la nage, par les troupeaux de bovins sont des éléments supplémentaires<sup>25</sup> à insérer dans l'inventaire patrimonial.

Le patrimoine archéologique offre de fortes potentialités. Plusieurs musées possèdent des collections sur les civilisations indiennes comme le Museo Regional Municipal de Concordia, le Museo arqueológico de Salto, le Museo indígena Yuchán (Concepción del Uruguay), le Museo arqueológico Profesor Manuel Almeida (Gualedguaychú)<sup>26</sup>. Il existe de multiples traces des civilisations qui ont occupé les rives du Bas-Uruguay (Campá Soler, Dörries, 1975 ; Maruca Sosa, 1957 ; Pi Hugarte, 1993 ; Zanón, 1998) ; la majorité des sites archéologiques sont situés aux confluences des rivières avec le fleuve. Les îles recèlent aussi de nombreux sites, lesquels sont soumis à l'érosion ou à l'ensablement lors des fortes crues de l'Uruguay. Une prospection et un inventaire systématique (Boretto *et al.*, 1973), dans une optique de géoarchéologie fluviale (Ménanteau, 2004), n'ont pas encore été menés à bien. Les tertres préhispaniques (*Los Cerritos*)<sup>27</sup> de la région de Gualedguaychú (Greslebin, 1932), le site de l'Arroyo la Yeguada à Nuevo Berlín (Bernal Romero & Boretto Ovalle, 1969) ne sont que des indices de la très grande richesse archéologique du Bas-Uruguay. Les fouilles de sauvetage effectuées avant la construction du lac de barrage de Salto Grande (Guidon, 1987) en sont la preuve. À l'époque coloniale, ce serait sur la Isla del Vizcaino<sup>28</sup> qu'en 1611 le gouverneur du Paraguay, Hernando Arias de Saavedra, fit introduire le premier bétail bovin sur ce territoire et qu'en 1624<sup>29</sup> fut fondée la Blanqueada, qui a précédé le site actuel (depuis 1708) de Villa Soriano (ou Santo Domingo de Soriano, anc. Puerto de la Salud del Río Negro)<sup>30</sup>. Plus au sud, le frère Bernardo de Guzmán fonda la même année un autre établissement (Nuestra Señora de los Dolores del Espinillo)<sup>31</sup>, près de la ville de San Salvador, actuellement Dolores. À proximité se déroula en 1574 la bataille de San Salvador où les troupes espagnoles, commandées par Juan de Garay, vainquirent les indiens Charruas<sup>32</sup>. Citons aussi le site de Las Víboras (1732/1740-1802), fondé par Juan de Narbona, premier emplacement de Nueva Palmira (Pérez Fontana, 1969).

Les fours à chaux (*caleras*), qui tous étaient équipés de jetées ou de môles servant d'embarcadères, ont joué un rôle essentiel dans la construction des villes de Buenos Aires et de Montevideo où la chaux était amenée par voie fluviale. Les plus connus sont ceux de Barquín, édifiés par Manuel Antonio Barquín<sup>33</sup> en 1780, et de Salvia (1940), tous les deux à l'intérieur du parc national du Palmar<sup>34</sup> (entre Colón et Concordia), de la Calera Colombo (nord de Colón), de Brito<sup>35</sup> sur le Río Queguay, de la Calera del Rey, sur la rive gauche du Río Negro, de Daca ; à Mercedes ; dont le premier daterait de 1772, les Caleras de Camacho, de las Huérfanas et de las Vacas à Nueva Palmira ...

La production de charbon de bois et de bois de chauffage, révélée par la toponymie (ex. Vuelta Carbonero, Punta Carbón), a été une activité très importante des îles du lit majeur, donnant naissance à une communauté de « *bûcherons insulaires* » (Sampognaro,

1910, p. 94). De multiples charbonnières y ont existé : elles ont été à l'origine d'un cabotage fluvial et du développement de petits ports<sup>36</sup>. Des petits voiliers jaugeant 100-150 tonnes transportaient le charbon de bois à Buenos Aires ou à Montevideo. D'autres éléments patrimoniaux comme les moulins à eau, dont plusieurs ont été localisés au nord de Paysandú, sur l'Arroyo San Francisco Grande, sont à prendre en compte. Le Viejo Molino, construit en 1884 par les frères franco-suisse Maury sur le cours de l'Arroyo Urquiza, au nord de Concepción del Uruguay, est particulièrement remarquable pour la région<sup>37</sup>. À Nueva Palmira (Pérez Fontana, 1969) sont encore visibles les vestiges de celui édifié en 1859, sur l'Arroyo VÍboras, par l'ingénieur Jaime Castells. Signalons enfin les vestiges de fortifications comme la batterie de Rivera (1841) à Punta Gorda (Nueva Palmira) et les *estancias* historiques (ex. celle de Domingo Ordoñana, près de la Punta Chaparro)<sup>38</sup>.

## II. L'héritage culturel de l'immigration

Une spécificité patrimoniale du Bas-Uruguay par rapport à un fleuve européen est l'héritage culturel de l'immigration (allemande, anglaise, belge, française, italienne, russe, suisse, etc.)<sup>39</sup> qui se manifeste dans des domaines aussi variés que la toponymie (Nueva Escocia, Nuevo Berlín, etc.), l'architecture, l'art de la sculpture, les traditions et les coutumes populaires, les fêtes<sup>40</sup>, la cuisine, etc. (figure 4). Les noms des *estancias* (Colonia Inglaterra<sup>41</sup>, Colonia belga<sup>42</sup>, Nueva Alemania<sup>43</sup>) ou les noms de famille (ex. d'origine suisse, Tomeo, 2004 ; Schulkin, 1958, pour Paysandú) reflètent cette grande diversité des origines européennes. À Mercedes, le nom d'*Italia chica* (petite Italie) a été donné à l'un des quartiers de la ville construit à la suite de l'arrivée, vers 1880, d'un millier d'immigrants italiens (Cabrera, 1970). À Salto, un mât a été placé en 1930 par la communauté italienne le long de la berge fluviale (Büsch, 1970). Événement important : c'est à un basque français, Pascal Harriague, né à Hasparren, que l'on doit l'introduction, en 1870, du cépage tannat à Salto, devenu depuis le principal cépage (appelé encore de son nom) des vins uruguayens.

Le nom de Nueva Escocia (Argentine) provient de l'implantation en bordure du fleuve d'une colonie écossaise au début de 1860. Sous l'impulsion de Peter MacDonald, cette dernière a été fondée par des colons vivant déjà en Argentine et originaires de divers lieux d'Écosse (Saint Martins, Clyde, Kintail, Mossguiel, Britannia). Leurs noms de famille, qui ont été transmis, sont connus (source : Tomás Miller) par le registre des baptêmes de l'église anglicane de Salto (Uruguay) : Buchanan, MacDonald, MacNeill, Fraser, Farquharson, McCorquadales, McQuarrie, Sinclair, pour n'en citer que certains. Le son de la cornemuse accompagna souvent les mariages à l'église de Salto, même si la langue gaélique a été perdue.

Grâce à l'aide financière de la fondation YPF<sup>44</sup>, un musée historique a pu voir le jour près de Colón (Argentine), exposant l'histoire de la Colonia San José. « *Nuestros abuelos los pioneros* » (Nos grands-parents les pionniers) est le titre d'une magnifique exposition<sup>45</sup> présentant les influences culturelles des immigrants suisses, savoyards et piémontais dont la première vague a débarqué en 1857 à la Calera de Espino, site portuaire actuel de Colón. Elle s'installa sur des terres mises à leur disposition par le propre général Justo José de Urquiza<sup>46</sup>, premier président de la Confédération argentine. Le musée, ouvert en 1999, et dont les collections proviennent en majeure partie de donations faites par les habitants, a été aménagé dans la maison d'une famille traditionnelle. Il comporte des témoignages oraux et des jeux didactiques sur la mémoire de l'immigration.

Le 27 juillet 1913, par une nuit très froide, 300 colons russes débarquèrent à Puerto Viejo (Vieux port), situé sur la rive gauche du fleuve, à un kilomètre en amont de l'actuel



San Javier. Sous la direction de Vasili Lubkov, chef de la secte Novay Izrail, ils fondèrent la colonie de San Javier. Ils provenaient de la région russe de Voronezh (Voronezhskaya), où ils étaient persécutés par le clergé orthodoxe. Le monument commémoratif de leur arrivée et débarquement est symboliquement entouré de meules indiquant que ces colons introduisirent la culture du tournesol en Uruguay dont les presses à huile, en voie de disparition, sont le témoin. Lubkov partit en Russie en 1925 avec 260 personnes de la colonie, faisant confiance aux promesses du gouvernement russe et voulant préparer le retour de l'ensemble de la colonie. Il ne reviendra jamais à San Javier ; arrêté en 1927, il finira ses jours en prison dix ans plus tard. Un petit musée, le Museo de los Inmigrantes, et les archives du lieu de culte, la *sabraña*<sup>47</sup>, contribuent à garder la mémoire de cette histoire. Une fête annuelle<sup>48</sup> permet de maintenir vivantes les traditions populaires russes (cuisine, costumes, danses, etc.). Depuis 1966 ont été fondées, à quinze kilomètres de San Javier, deux colonies de russes chrétiens orthodoxes, Vieux-croyants (*raskolniki*), l'une d'elles sur les terres (1 000 ha) de la Colonia Ofir.

Un autre exemple concerne l'immigration allemande. C'est le cas de Nuevo Berlín, dans le département de Río Negro. L'entreprise Wendelstadt y C<sup>ia</sup>, alors propriétaire de l'actuelle estancia Nueva Mehlem, créa une *población* sur ses terres, baptisée Nuevo Berlin. Son plan fut réalisé en 1873-1874 par Fridolín Quincke et le 16 mars 1875, sur proposition de Victor Wendelstadt, le gouvernement uruguayen en autorisa la fondation.



**Figure 4. Exemples de patrimoine culturel lié à l'immigration.** 1, les premiers immigrants russes à San Javier vers 1915 ; 2, panneau indiquant la direction de Nuevo Berlín, sur la route 24 Fray Bentos-Paysandú ; 3, monument commémoratif de l'arrivée des russes (1913) à San Javier ; remarquer les meules de moulins à huile (de tournesol) réutilisées ; 4, musée des immigrants (Museo de los inmigrantes) à San Javier ; 5, porte-fenêtre avec balcon surmonté d'un fronton et d'une statue, de style néoclassique, du circle napolitano (Circolo napolitano) à Paysandú (2005 : Instituto Escuela Nacional de Bellas Artes) ; 6, parc du "palacio" de Santa Cándida en bordure de l'Arroyo de la China, au sud de Concepción del Uruguay ; au premier plan, statue de style grec, en marbre de Carrare, importée d'Italie. Archives Sabraña, San Javier (1), ph. L. Ménanteau (2 : 28-04-2004 ; 3 et 4 : 16-04-2003 ; 5 : 19-04-2004 ; 6, 21-04-2004).

L'influence européenne de l'immigration se manifeste, comme à Paysandú, par la création de sociétés aux noms d'origines diverses (espagnole, française, italienne, ...) : La Fraternité (1870), Socorros Mutuos (1871), Unione e Benevolenza (1874), Société suisse de Tiro (1875), Circulo napolitano (1896), ou à Fray Bentos : Sociedad Cosmopolita de Socorro Mutuo (1879), Società Italiana di Mutuo Soccorso (1890) et Sociedad Española (1902).

Les cimetières reflètent cette diversité culturelle née de l'immigration. Celui de Paysandú, le *Cementerio viejo*, appelé *Monumento a la Perpetuidad*, a été classé *Monumento Histórico Nacional* dès le 30 novembre 1881. Une grande partie des tombes et des mausolées sont l'œuvre du sculpteur italien Giovanni del Vecchio. L'estanciero Manuel Sterling, le général Eusebio Francia, les défenseurs de Paysandú durant la Guerra Grande y sont enterrés, et également ceux tués lors des combats de Quebracho (1886) et Palmares de Soto, et le *Soldado desconocido* (Soldat inconnu). Le mausolée de la famille Lavalleja a été réalisé par un autre sculpteur au nom italien, José Livi. À Salto, on trouve un cimetière de ce type, mais il en existe de plus modestes comme ceux des *saladeros* (ex. *saladero* Román).

Il en est de même pour l'architecture qui peut être de style basque espagnol (ex. édifice La Vasca à Salto), français (ex. Palacio Arruabarrena, 1919, à Concordia), italien (ex. église néoclassique des Santos Justos y Pastor à Colón, Basílica Menor de la Inmaculada Concepción à Concepción del Uruguay et Palacio de Santa Cándida<sup>49</sup> au sud de la même ville;...), anglais (ex. architecture industrielle) ou autre. Elle peut aussi être le résultat d'un mélange de styles, comme la basilique de Paysandú, sans doute en raison des origines italienne et suisse de ses architectes Bernardo et Francisco Poncini, ou bien la façade de style florentin français du Museo de Bellas Artes y Artes Decorativas à Salto. Des résidences d'*estancias*, tel le *Castillo* de Mauá (à 5 km de Mercedes)<sup>50</sup>, édifié en 1857-1862 par le baron et vicomte de Mauá, Irineo Evangelista de Souza (1813-1899), qui était un banquier et financier brésilien résidant à Londres, sont intéressantes pour étudier ces différentes influences. Architectes, ingénieurs et artistes sont les acteurs de cette grande diversité. C'est un ingénieur anglais du Ferrocarril Noroeste del Uruguay, Robert Wilkinson, qui a fait les plans du magnifique théâtre Larrañaga de Salto (Büsch, 1970). Dans la même ville, la statue du général José Gervasio Artigas<sup>51</sup>, œuvre du sculpteur italien Edmundo Prati<sup>52</sup>, a été fondue à Florence (Italie) avec... des canons autrichiens ! Les exemples de ce genre abondent. C'est pourquoi s'imposent de plus en plus un inventaire et une protection de tous les témoignages architecturaux et matériels reflétant la diversité stylistique et culturelle de l'immigration.

### III. *Saladeros* et frigorifiques, patrimoine industriel sur les rives fluviales

Ces « monuments » industriels du Bas-Uruguay (au nombre d'une vingtaine) ont joué, entre les milieux des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, un rôle essentiel dans l'économie des pays de la Plata. Les cheminées des *saladeros* et des frigorifiques constituent de véritables amers pour les navigateurs du Bas-Uruguay. Elles sont le symbole d'une activité économique qui a été florissante et a laissé de nombreuses traces d'un patrimoine industriel de grande valeur lié au fleuve (figure 5). 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<sup>53</sup>) que celles employées pour la salaison du poisson, introduites par des Irlandais<sup>54</sup> et des Basques. À Santa Cándida

(Concepción del Uruguay), en 1858-1862, c'était aux Basques, forts de leurs traditions de salage de la morue, qu'était réservée cette tâche (*charque*). On élaborait ainsi le *tasajo*, viande séchée et salée, qui était principalement exportée vers Cuba et le sud du Brésil (France : Azarola, 1909). Rien n'était perdu<sup>55</sup> : ainsi, la graisse, obtenue par pression et chauffage à la vapeur à l'intérieur des chaudières, était exportée dans des tonneaux en bois. Elle servait également pour la fabrication de savon (blanc, jaune ou noir)<sup>56</sup> et de bougies. Les résidus étaient broyés pour produire des engrais, qui, au *saladero* Liebig de Fray Bentos (1863), étaient vendus sous le nom de *guano*. Avec les tripes, on confectionnait des cordes à violons !

Comme l'écrivait De Fontpertuis, « *L'Uruguay est le pays du monde où il s'abat le plus de bétail, et la péninsule de Fray-Bentos, que forment au-dessus de leur confluent le Rio Negro et l'Uruguay, n'est qu'un immense abattoir* » (*Journal des économistes*, 1<sup>er</sup> septembre 1881 ; Lanier, 1888). Dans le guide Baedeker de l'Argentine de 1907 (Martínez, 1907, p. 467) « *l'établissement de salaisons et d'extrait de viandes de la compagnie Liebig* » est considéré comme un « *colossal établissement, connu dans le monde entier* » et « *le plus considérable de l'Amérique du Sud* » où l'on « *consomme annuellement 200 000 bœufs, brûle 10 000 tonnes de charbon (...)* ».

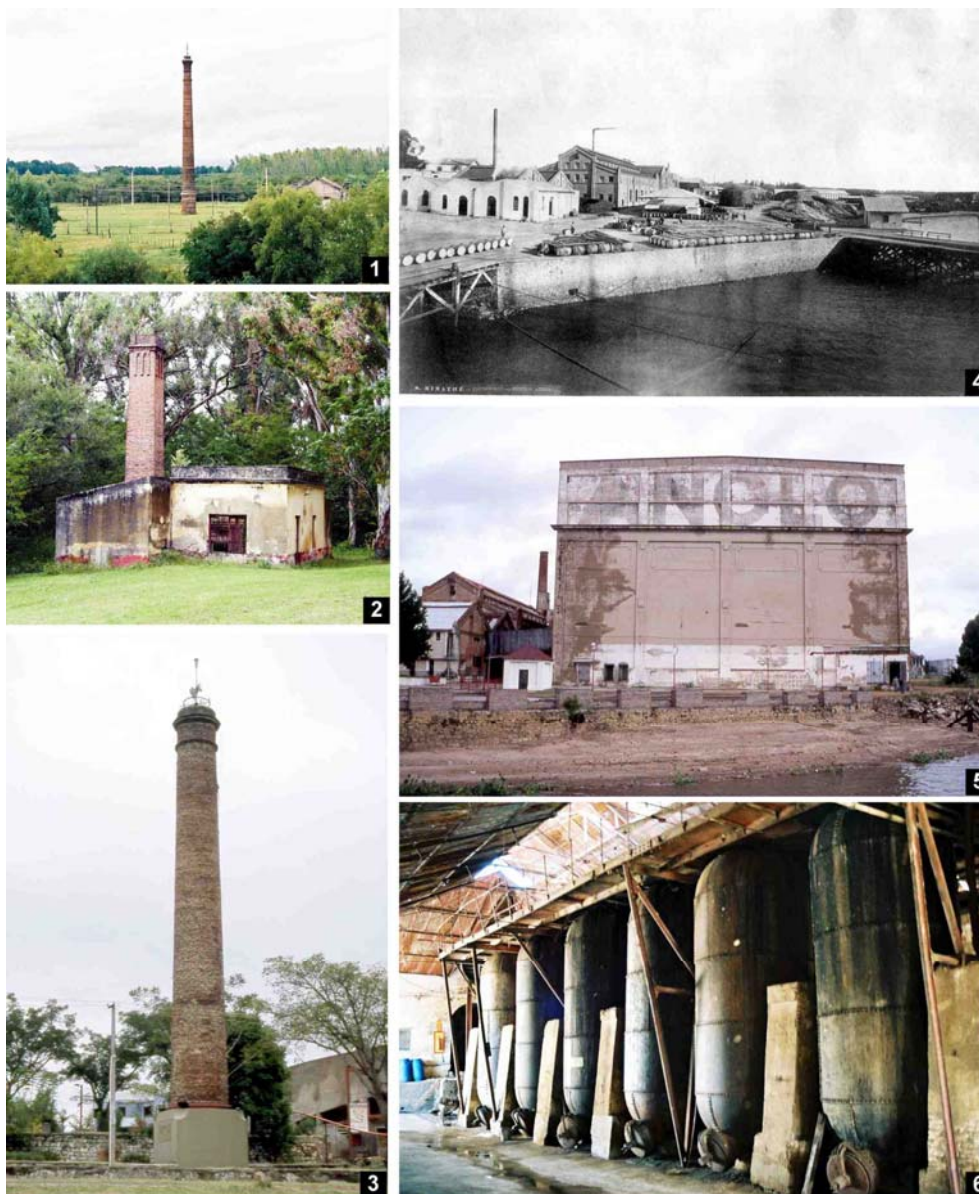
L'étude historique et l'inventaire, à la fois géographique, architectural et archéologique, des *saladeros* du Bas-Uruguay ne sont pas encore achevés. De manière incomplète et concise, le tableau II présente les principales caractéristiques de quelques-uns d'entre eux. Leur développement a engendré un essor économique de la région. Ainsi, la production du *saladero* de Santa Cándida, appartenant à la famille du général Justo José de Urquiza et situé au sud de la Concepción del Uruguay, a représenté en 1857 jusqu'au quart des revenus de l'ensemble de la Confédération argentine (Martin de Moussy, 1860-64) !

Les premiers essais de salaison de la viande<sup>57</sup> auraient été réalisés dès 1808 dans le *saladero* de Bartolomé Ortiz (Paysandú). Après 1850, le premier *saladero* de la rive (*costa*) uruguayenne, le *saladero* Román, a été installé, en 1855, par le français Philippe de la Morvonnais. En 1864, un autre français d'origine basque<sup>58</sup>, Pascual Harriague, établit un autre *saladero* à Salto. À Paysandú, neuf *saladeros* ont pu être identifiés vers 1860. Cinq d'entre eux, dont deux situés en ville, étaient actifs en 1875, six en 1890, et seulement trois (San Pedro, Nuevo Paysandú et Casa Blanca) en 1895. En bordure des rives du Río Negro, on en dénombrait cinq vers 1890 (Araújo, 1892). Sur la *costa* argentine du fleuve, à proximité de l'embouchure du Rio Gualeguaychú, ont été installés successivement les *saladeros* de Juan Iriarte (1837), José Benítez (1850) et Domingo Garbino (1855).

L'un des points qui serait à étudier de manière plus approfondie concerne l'approvisionnement en sel des *saladeros*. Une partie de ce produit était amené de Patagones, situé au sud de la province de Buenos Aires, celui de la Pampa étant jugé inadéquat pour la salaison, mais une grande partie était importée d'Europe. Des recherches historiques sur les salines de la baie de Cadix en Espagne indiquent qu'en 1892-1893, 58,99% du sel gaditan (Alonso Villalobos *et al.*, 2004) était exporté en Argentine, en Uruguay et au Paraguay<sup>59</sup>. Il était préféré au sel en provenance de Liverpool en raison de sa moins grande solubilité et son prix moins élevé (Hutchinson, 1945, p. 89 ; Montoya, 1971, p. 161-162). Son importation a même été taxée d'un droit de 25 *centavos* d'or par hectolitre (Montoya A.J., 1956, p. 97). Chaque *saladero* avait son dépôt de sel. Ainsi, celui de San Pedro de Guaviyú pouvait stocker 25 000 *fanegas*<sup>60</sup> de sel. Il fallait en moyenne 20 *fanegas* de sel pour 100 têtes de bétail. Ce produit indispensable pour l'activité *saladeril* était amené par bateau jusqu'au quai des *saladeros*. Le voilier italien *Mari Madre*, dont on parlera plus bas, avait une cargaison de sel lorsqu'il atteint en 1902 le port de Paysandú. De nombreuses mentions de navires transportant du sel sont présentes dans les archives

portuaires. Les besoins étaient importants : une quantité de « 21 millions d'hectolitres de sel » (3 500 tonnes par an selon Araújo, 1892, p. 331) était annuellement nécessaire pour le fonctionnement du *saladero* Liebig à Fray Bentos (Martínez, 1907, p. 467).

Un autre domaine devrait être étudié plus précisément, celui des importations d'Europe par voie maritime et fluviale de machinerie, de matériaux de construction. Dans les ruelles du frigorifique Anglo, on marche sur les plaques de fonte (chacune de 700 kg) fabriquées en Écosse (ex. P. & W. MacLellan Clutha Iron Works Glasgow 1866)<sup>61</sup>. Le kiosque à musique qui est au centre de la place centrale de Fray Bentos a été offert à la ville par la compagnie Liebig qui, en 1902, l'a fait transporter des rivages anglais<sup>62</sup> au Río Uruguay !



**Figure 5. Exemples de saladeros et frigorifiques.** 1, cheminée du saladero de Nuevo Paysandú (fermé en 1913) ; 2, cheminée du saladero de Santa Cándida au sud de Concepción del Uruguay ; 3, cheminée du saladero la Conserva (1875) à Salto ; 4, saladero Liebig à Fray Bentos à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ; 5, depuis l'embarcadère de la figure 6-6, frigorifique de l'Anglo (Fray Bentos), construit en 1924 ; 6, grandes cuves des chaudières - où la vapeur rendait liquide la graisse - de l'ancien saladero de Casa Blanca au sud de Paysandú. Ph. L. Ménanteau (1 : 17-04-2004 ; 2 : 21-04-2004 ; 3, 18-04-2003 5 : 1999 ; 5 : 1999 ; 6 : 01-05-2004), archives du Museo de la Revolución industrial, Fray Bentos, c. 1880).

Tableau II. Caractéristiques de quelques *saladeros* et frigorifiques du Bas-Uruguay

Nom	Localisation	Chronologie	Caractéristiques - intérêt patrimonial
La Conserva	Salto <sup>63</sup>	1874 : fondé par Léon Domec qui forme ensuite une société avec le chimiste parisien Émile Soulez, Intégration de Cibils Hermanos George C. Dickinson modernise les installations 1923-1924 : location puis achat du <i>saladero</i> par Saladeril Salteña	Cheminée en briques (parc Mattos Neto), donnée au Departamento de Salto par la famille Mattos 380 ouvriers 40 000 bovins par an Viandes en conserve pour l'armée française, <i>corned beef</i> pour l'Angleterre, bouillons concentrés et de viande pour l'Europe et les États-Unis.
La Caballada ou saladero Harriague	Sud de Salto	1860 : création par Pascal Harriague. 1909 : G.C. Dickinson & Cia. 1923 : Sociedad Saladeril Salteña. 1948-1953 : <i>saladero</i> La Caballada S.A	<i>Tasajo</i> pour le Brésil et la Havane ; cuirs et sebo pour l'Angleterre et la France ; cendres et os pour les États-Unis. 150 personnes Dernier abattage ( <i>faena</i> ) : 1953 (pour besoins de la population) Môle, mirador El Mangrullo ou Bichadero, où l'on surveillait les troupes et les navires
<i>Saladero</i> El Hervidero	Embouchure de l'Arroyo Hervidero	1837 : Sociedad Francisco Juanicó y Nicolás Guerra 1860 : succession Cándido Juanicó 1873 (abandonné, Muxhall, 1873) 1879 : Pedro Piñeyría 1900 (01-III) : début du fonctionnement du <i>saladero</i> fondé par Nicanor Amaro	Cheminée
San Pedro (Guilleminot, 2005)	60 km au nord, nord de l'embouchure de l'Arroyo Guaviyú	1869 : création par Pedro Piñeyría 1889 : agrandissement 1902 : dernier abattage ( <i>faena</i> )	Le plus important du département de Paysandú, 1 000 ouvriers, 150 000 têtes de bétail/an 1890 : 600 habitants (en majorité d'origine basque et galicienne) Ruines du corps principal du <i>saladero</i> , 2 quais avec voie ferrée, 2 cheminées avec dates (1869, 1889) de la <i>grasería</i> , hangar, four, vestiges de chaudières, <i>Muelle Grande</i> (môle en pierre)
<i>Saladero</i> Colón	Pueblo Liebig, 11 km au nord de Colón .	1863 : <i>saladero</i> Antonio Bénitez 1875 : <i>saladero</i> Colón, de Juan O'Connor 1892 : Cia. Arg. de Carnes Conservadas 1903 : Liebig 1970 : Fricosa, de la même compagnie 1980 : Vizental 1980 : départ de Liebig 1997 : fermeture	Principal établissement industriel avec la Liebig de Fray Bentos Môle et quais <i>Pueblo</i> : maisons des ouvriers <i>Los chalets</i> : maisons des cadres de style anglais Église (1950), Club Atlético Liebig (1902), bibliothèque, Mess, Casa de Visitas, etc. Lotissements El Brillante (2 500 hab.) et El Colorado (1 200 hab.) d'ouvriers <i>golondrinas</i> <sup>64</sup> dont les maisons sont en partie construites avec les boîtes de conserve du frigorifique (peintes en rouge au Colorado).
Felipe Argentó ou Quemado	Rive droite arroyo San Francisco Grande, face à Colón	c. 1840 : Felipe Argentó	Incendé par les troupes brésiliennes en 1864.
Paso Guerrero	Arroyo San Francisco, près du Paso Guerrero	Fortunato Guerrero	Abattage de chevaux ( <i>yeguarizos</i> ), salaison de cuirs, extraction de graisse pour la fabrication de bougies
Nuevo Paysandú	7 km au nord de	1871-1909, fermé en 1913	Cheminée

de Antonio et Alberto Santa María	Paysandú		Exportait le <i>tasajo</i> au Brésil, à Cuba, en Afrique du Sud, en Espagne, langues en conserve - marque Lasso - marché britannique, 118 000 animaux/an, un millier de travailleurs, avait trois appointements, 3 000 habitants. 1890 : 400 habitants
Ritcher de Mac Coll & Cia.	Paysandú, près du port (avda Brasil)	1873	Langues en conserve pour l'exportation (Angleterre)
Saladero de Sacra	2 km au sud, embouchure de l'Arroyo Sacra.	1829-1895 (1873 ?) Pedro Larraud Vicomte de Mauá	1890 : 300 habitants
Casa Blanca	15 km au sud de Paysandú	1812 : petit <i>saladero</i> de Almagro c. 1849 : Grasería del francés / de Casa Blanca (français Hypolite Doynnel) 1857-1890 : Carmelo Libarós. 1891-1892 : Pedro Piñeyría 1892-1927 : Martín Etchebarne 1927 : acquisition par Compra Industrias Unidas Casa Blanca S.A.	1898-1899 : 72 734 bovins 1892-1926-27 : 1 371 567 bovins 1890 : 500 habitants  Cheminée, chaudières, corps principal du <i>saladero</i> , maison du directeur, la <i>Casa de Cuatro Vientos</i> , jetée en charpente (1862), chapelle Santa Ana, <i>Pulpería Casa Fagián</i> (1860), maisons du village ouvrier (1860), etc.
Santa Isabel	Estancia Santa Elisa, rive gauche Arroyo Negro	1856 : créé par le français Paul Michel de la Morvonnais 1897 : arrêt du <i>saladero</i>	Quai bien conservé, pompe, vestiges de chaudières et de cuves, ...
Santa Cándida	7 km au sud de Concepción del Uruguay	1847 : créé sur l'ordre du Capitán General José de Urquiza « <i>Mayor saladero del mundo</i> » 1900 : Saturnino Unzué Adela Unzué de Leloir et son mari Antonio Leloir 1971 : restauration du <i>palacio</i> par Francisco Saéz Valiente, petit-fils d'Urquiza, et son épouse Helena Zimmermann,	Palacio Santa Cándida (édifié en 1847 par l'architecte Pedro Fossatti), siège administratif du premier <i>saladero</i> à vapeur, transformé en villa d'inspiration toscane en 1900 (parc avec statues de style grec en marbre), déclaré Monumento Histórico Nacional (1977) Pont de 153 m de longueur pour l'accès, par chemin de fer privé, du <i>saladero</i> au môle de l'Arroyo de la China (plus en amont, Arroyo del Cuero) Vestiges des cheminées, du môle et de l'embarcadère Exportation de cuirs (Angleterre, Espagne, Puerto Rico), de graisse (Angleterre, France, Allemagne), de savon et de bougies (Paraguay), etc. 500 têtes de bétail par jour
Román	Arroyo Román, 60 km au sud de Fray Bentos	1855: créé par Philippe de la Morvonnais c. 1871 : fermeture	Ruines de bâtiments, <i>Resguardo</i> , cimetière, môle et embarcadère en pierre, dépotoir, ... Salaison de viandes et de cuirs. Exportation de <i>vacunos en pie</i> pour Buenos Aires.
M' Bopicuá (Pou, s.d.)	16 km au nord de Fray Bentos, 4 km au nord du pont international General José de San Martín	1871 : compagnie River Plate Pressure Meat Preserving Company Ltd. 1877 : déclaré en faillite 1878 : Tomás y Patricio Ogan	Viandes en conserve et extrait de viande Grands édifices en 1875 dont il reste les ruines des murs en briques, dont la cheminée du <i>saladero</i> (h=12 m) Usine à gaz et village autour de l'usine
saladero Ricardo Hughes  Giebert et Compagnie  Liebig Extract of Meat Company	Á l'ouest de Fray Bentos, sur la rive gauche du fleuve	1850 : Hugues & Cia <i>saladero</i> 1862 : Hermanos Benítez. 1863 (IV) - 1865 (XII) : LEMCO (Liebig of Meat Extract Company) 1924 : Anglo del Uruguay S.A. (Lanchashire	1863-1979 : 25 000 travailleurs répertoriés Fabrique d'extrait de viande selon le processus Justus von Liebig (à partir de 1864) Cheminée, pompe réutilisant une voiture de pompiers londonienne (1893), jetée en charpente, bureau central au mobilier anglais, maison du gérant ( <i>Casa Grande</i> , c.

(LEMCO) Anglo		Company) 1971 : le frigorifique devient propriété de l'État uruguayen 1979 (XI) : fermeture	1868), maisons d'ouvriers, frigorifique (1924) <sup>65</sup> , etc. 1987 : déclaration de l'usine et du quartier ouvrier comme <i>Patrimonio nacional</i> 1989 : création du « Parque industrial municipal » 2004 : ouverture du <i>Museo de la Revolución industrial</i>
------------------	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D'autres *saladeros*, dont une étude archéologique précise serait à faire, ont existé en bordure des rives du Bas-Uruguay ou au débouché de ses affluents. Citons : Concordia (Freitas, San Carlos, La Saladeril), Salto (1 à Salto Chico fondé par Farías, las Aromas<sup>66</sup> - Pueblo Nuevo - créé par Federico Texo, El Corralito créé<sup>67</sup> en 1823 par Leandro Velázquez, Quemado del Ceibal fondé vers 1840 par Juan Claverié), Paysandú<sup>68</sup> (Bartolomé Ortiz en 1808, Pedro Larraud en 1829<sup>69</sup>, Nicolás Aguirre<sup>70</sup>, Establecimiento la Olla et La Curtiembre en 1860<sup>71</sup>, Los Tapiales de Padre Solano García en 1826<sup>72</sup>), Río Negro (Román<sup>73</sup>), Gualeguaychú (Los Amigos, en 1849<sup>74</sup>, de Juan Iriarte, en 1837<sup>75</sup>, José Benítez e hijos, en 1850<sup>76</sup>, Establecimiento « Fortuna », en 1849<sup>77</sup>, Adolfo Morteo, en 1840, *grasería* de Jacinto Giorgis et Gervasio Méndez, en 1849, Domingo Garbino, en 1855<sup>78</sup>). Sur le site du *saladero* de Santa Elisa, situé sur la rive gauche de l'Arroyo Negro (nord du Departamento de Río Negro), trois plaques en fonte gravées et placées sur un monolithe<sup>79</sup> racontent l'histoire du site. Ainsi, la première apprend que les terres de l'*estancia* ont été adjugées en 1764 à Francisco Martínez de Haedo, dont la famille en restera propriétaire jusqu'en 1877 ; la seconde, qu'en 1856 le *saladero* Santa Isabel a été installé à cet endroit par le français Paul Michel de la Morvonnais, et que, devenu un centre industriel important, il fonctionna jusqu'en 1897 ; la troisième, qu'en 1898, la *estancia* est acquise par Julio Mailhos qui lui donna son nom actuel en hommage à son épouse Elisa Queirolo.

Sur la rive argentine, au *saladero* O'Connor (11 km au nord de Colón), en activité de 1880 à 1903, avant de devenir frigorifique, la Fábrica Colón, étaient abattus 1 500 animaux par jour, six mois sur douze. Les produits étaient embarqués pour l'Angleterre sur des navires anglais dont l'un, le Carnavon Castle, fut attaqué en 1940 par les Allemands. L'évolution technologique, apparition de la conserverie et de l'électricité<sup>80</sup>, allait être la cause principale du déclin brutal et de la disparition des *saladeros* (Ruano Fournier, 1936). La production du *tasajo* diminue fortement au tournant du XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles : 15 492 t en 1898, 14 589 t en 1899, 8 597 en 1900, 7 135 t en 1901, 6 037 t en 1902 (Source : journal *El Paysandú*, 1903). Certains *saladeros* sont remplacés par les frigorifiques<sup>81</sup>, d'autres tombent définitivement en ruines.

L'extrait de viande (*Extractum carnis*) mis au point par le célèbre chimiste allemand Justus Von Liebig allait révolutionner l'industrie de la viande (Gebhardt, 1999). Il s'associe à son compatriote l'ingénieur George Giebert qui, en 1865, crée avec des capitaux anglais la Liebig's Extract of Meat and Company (LEMCO). L'usine Liebig/Anglo de Fray Bentos produit alors l'extrait de viande (1899 : bouillon OXO en cubes) et le fameux *corned beef* en boîtes de conserve. Ces produits furent consommés pendant la guerre franco-prussienne de 1870-71, la guerre des Boers (1900) en Afrique du Sud, la première mondiale 1914-18 (100 millions de cubes OXO). « *De Fray Bentos, les navires partent directement pour le Vieux Monde ; principalement pour Anvers et Londres qui sont, en Europe, les grands dépôts de l'usine Liebig* » (Sampognaro, 1910). C'est en 1903 que la LEMCO acquiert le *saladero* O'Connor à la Sociedad Argentina de Carnes. Les deux usines LEMCO allaient être qualifiées de *Cocinas más grandes del mundo* (plus grandes cuisines du monde).

Les *saladeros* et frigorifiques (Veronessi, 2000) formaient de véritables complexes organisés comme des petites villes industrielles autonomes. Il y subsiste de nombreux témoins architecturaux et matériels, comme c'est le cas du Barrio Anglo à Fray Bentos (Boretto, 1999, 2000) et de la Fábrica Colón : le *pueblo* avec les maisons des ouvriers et les *chalets* pour les cadres avec leur style anglais, le Mess, Lawn Tennis Club, Casa de Visitas, église, bibliothèque, etc.

Aux cheminées des *saladeros* et des frigorifiques succèdent parfois d'autres cheminées, plus hautes et métalliques, comme celle de l'usine de pâte à papier (*papelera*) de l'entreprise finlandaise Botnia, construite en 2005 sur la rive uruguayenne, près du pont international General José de San Martín (L=5336 m, inauguré le 18-09-1976). A peu de distance s'élève encore, perdue dans la végétation arborée, la modeste cheminée de l'ancien *saladero* M' Bopicuá.

#### IV. Histoire de la navigation et patrimoine portuaire

Enfin, un troisième type de patrimoine fluvial doit être pris en compte de manière prioritaire, celui des infrastructures et équipements portuaires (quais, embarcadères, môles, jetées, grues, douanes, entrepôts, etc.), qui sont associés aux villes riveraines mais aussi aux *saladeros*, aux fours à chaux et aux *estancias*, et à la navigation maritime - jusqu'à Paysandú<sup>82</sup> ou Concepción del Uruguay (jusqu'à 6 m de tirant d'eau) pour les navires d'*Ultramar* - et/ou fluviale (figure 6) jusqu'à Concordia - Salto. Cette dernière reflète une longue histoire commune aux deux rives, qui s'étend de la période où les indiens Guaranis occupaient les berges et les îles<sup>83</sup> du fleuve jusqu'à la période des vapeurs de la Carrera (Durant, 1997) qui unirent Buenos Aires à Concordia / Salto et apportèrent au Bas-Uruguay un mouvement exceptionnel de marchandises et de voyageurs<sup>84</sup>. De *costa a costa*, la navigation fluviale peut devenir un facteur culturel et économique d'intégration régionale entre les deux pays. Une intégration qui était plus forte dans le passé. En 1910, quatre vapeurs<sup>85</sup> de passagers remontaient chaque semaine le fleuve jusqu'à Concordia - Salto en faisant escale dans tous les ports situés sur ses rives, qu'ils soient argentins ou uruguayens<sup>86</sup>. Les périodes de dictatures militaires (Argentine : 1976-1983 ; Uruguay : 1973-1985) ont certainement contribué à accentuer la coupure socio-économique entre les deux rives.

Le tableau III résume les principales phases, de 1858 à 1919, de l'histoire de la navigation du Bas-Uruguay. Deux personnages en ont été les acteurs principaux : Saturnino Rives et Nicolás Mihanovich. À Salto furent construits par les ingénieurs anglais Henry Hardy, surnommé *El Surubí*, et Thomas Elsee, appelé *El Dorado*, les chantiers navals<sup>87</sup> (Fernández Moyano, Rodríguez Fernández, 2002) de l'entreprise de navigation Mensajerías Fluviales a Vapor (1879-1887).

Construit à Mibleborough par R. Dixon and Co, le brigantin de trois mâts *María Madre* fut immobilisé durant 30 ans (1902-1943) au droit de Paysandú à cause d'un procès entre le capitaine D. Pedro Palestrino et l'entreprise F. Langemann and Co. Réparé (18 juillet 1942 - 21 mars 1943) aux chantiers navals Neptunia à Paysandú, puis rebaptisé *Clara Y.*, il fit naufrage lors d'une tempête survenue le 31 juin 1954 au large des côtes du Rio Grande do Sur (Brésil). Depuis 1989, la figure de proue, une maquette et différents objets du navire retracent cette histoire dans le musée historique municipal (Paysandú). Les anciens hôtels où logeaient les voyageurs sont aussi à mettre en valeur du fait de leur étroite relation avec l'histoire de la navigation (ex. Hostal del Río à Concordia, Hotel del Vapor à Paysandú ; hôtels de Paris et de France à Concepción del Uruguay). Il en est de même pour les *casas de comercio* où se faisaient les négoce portuaires, dont l'inventaire n'est pas encore effectué.

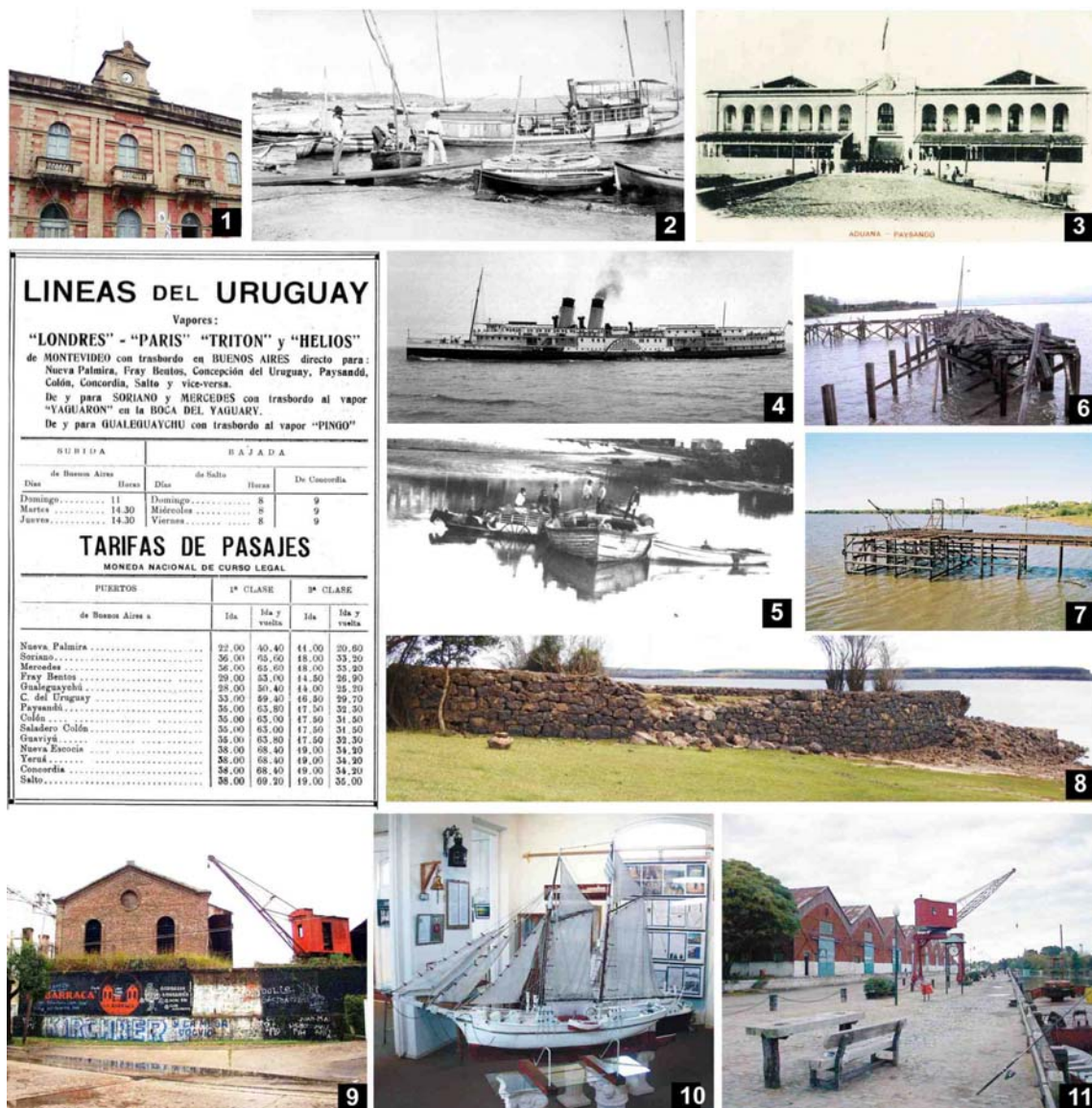


Du fait de leur rôle éminent dans l'histoire fluviale, leur nombre et leur qualité architecturale, il apparaît nécessaire de mettre en œuvre une politique de restauration et de réutilisation des quais en pierre, des môles, particulièrement ceux construits en bois (souvent avec celui très dur du *quebracho*), et des cales à des fins culturelles et touristiques. Ces éléments patrimoniaux, qui sont, comme on l'a indiqué plus haut, directement liés au fleuve, sont nombreux<sup>88</sup> ; ils ne sont pas seulement destinés aux ports, mais aussi aux *estancias*, fours à chaux et *saladeros*. Des premières expériences de remise en valeur sont en cours à Paysandú dans le cadre de la célébration du trentième anniversaire du pont international General José Gervasio de Artigas (1975).

Un exemple intéressant de mise en valeur d'un quai désaffecté est celui du réaménagement du quai de Gualeguaychú (Argentine). Une grue a été mise en valeur et les hangars ont été reconvertis à d'autres usages, l'un d'eux en 2000 en *Río-Vida auto-galpón*, projet éducatif de la municipalité en matière de sensibilisation à l'environnement.

Tableau III. Principales compagnies de navigation (1858-1917)

<i>Nom compagnie</i>	<i>Période, responsable</i>	<i>Quelques données</i>
Compañía Salteña de Navegación	1859 : Mariano Cabal	2 vapeurs fluviaux construits en Angleterre ( <i>Villa de Salto</i> <sup>89</sup> , <i>Río de la Plata</i> )
Sociedad Salteña de Navegación a Vapor	1865 : José María Guerra, Saturnino Ribes (vice-président)	Petit transbordeur <i>Solís</i> (1865) Nouveau vapeur <i>Villa de Salto</i> , construit à Glasgow
Mensajerías Fluviales a Vapor	1879 : acquisition de la société antérieure, Saturnino Ribes (avec techniciens H.A. Hardy et Thomas Elsee)	1866-1869 : vapeurs à roues <i>Silex</i> , <i>Saturno</i> , <i>Júpiter</i> <sup>90</sup>
La Platense, Compagnie des Chargeurs Réunis (Paris)	1882-1885	1883 : vapeurs construits dans les Chantiers de la Loire ( <i>Leda</i> , <i>Castor</i> , <i>Pollux</i> ) à Nantes (France) et de Peter Denny & Sons ( <i>Apolo</i> , <i>Minerve</i> ) à Dumberton (Écosse)
Platense Flotilla Company (Glasgow)	1885-1898 : Peter Denny	Vapeurs <i>Saturne</i> (2 <sup>e</sup> ), <i>Olimpo</i> , <i>Venus</i> , <i>Eolo</i> (1886)
Mensajerías Fluviales del Plata	1895-1900 : Saturnino Ribes <sup>91</sup>	1891-1895 : <i>Salto</i> (3 <sup>e</sup> ), <i>Montevideo</i> (2 <sup>e</sup> ), <i>Labrador</i> , <i>Hélios</i> , <i>Triton</i> , <i>Paris</i> (les quatre derniers avec roues latérales)
Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich (collective)	1898 : achat de la Platense Flotilla Company Nicolás Mihanovich, directeur Elías Lavarello	Augmentation de la flotte qui passe sous pavillon argentin
S.A. de Navegación Nicolás Mihanovich	1903 : vente à la nouvelle société de la flotte et des biens de la société collective antérieure Nicolás Mihanovich <sup>92</sup> , président	Flotte de 200 unités (302 en 1907), chantiers navals dont ceux de Salto (ROU) et Carmelo (ROU)
The Argentine Navigation Co. (Nicolás Mihanovich) Ltd	1909-1917 : banquier Baron F.A. D'Erlanger, siège à Londres Nicolás Mihanovich, président du directoire local à Buenos Aires ; gérant : Pedro Mihanovich 1917 : nouveau consortium, avec siège à Londres Alberto Dodero, président du directoire local à Buenos Aires	Construction de nouveaux navires pour les services fluviaux avec Asunción (Paraguay) et les ports riverains argentins des fleuves Paraná et Paraguay (...)



**Figure 6. Exemples de patrimoine portuaire et flottant.** Horaires et tarifs de la Linea del Uruguay (c. 1910) ; 1, douane portuaire de Salto (1864) ; 2, port de Salto ; 3, douane portuaire de Paysandú vers 1900 ; 4, vapeur General Artigas ; 5, déchargement d'un lanchón à Fray Bentos ; 6, jetée en bois du frigorifique Anglo (Fray Bentos) ; 7, embarcadère métallique du saladero et frigorifique de Casa Blanca, au sud de Paysandú ; 8, Muelle grande du saladero de Guaviyú, ; 9, ancien hangar et grue à vapeur près du "Puerto Nuevo" (1910) de Concepción del Uruguay ; 10, intérieur du Museo Histórico del Río Uruguay (2003), situé au premier étage de l'ancien Resguardo du port de Salto ; 11, quai, grue et hangars (galpones) du port de Gualeduaychú après leur restauration à des fins culturelles et touristiques. Ph. L. Ménanteau (1 : 17-04-2003 ; 6 : 04-2003 ; 7, 04-2004 ; 9 et 11, 24-04-2003 ; 10, 04-2004), archives du Museo Histórico del Río Uruguay (2 et 4), Enfoque, Juan Stevenson à Paysandú (5).

Tableau IV. Quelques ports du Bas-Uruguay : chronologie et valeurs patrimoniales

Port (local. fig. 2)	Quelques dates de construction	Éléments patrimoniaux
Concordia	Premier port en 1769 (site El Brete) 1904 (8-X) : inauguration du nouveau port (entreprise Nocetti y Cia.), achevé plus tard (01-I-1905) 1943 : construction du port actuel (déjà peu utilisé en 1958)	<i>Muelle del ferrocarril</i> 3 môles : principal de deux niveaux (50 m), pour voiliers (L=170 m), de <i>Dársena Interior</i> (L=200 m) Au nord, <i>Muelle Palavecino</i>
Salto	1928 (II) : quai à deux niveaux	Douane et préfecture du port (1864) Ancien hangar portuaire <i>La Vasca</i> Grues des Ateliers métallurgiques Nivelles et Tubize (Belgique) sur jetée à deux niveaux, darse du Ceibal Jetée à charpente métallique, voie ferrée (Ferrocarril Noroeste del Uruguay) <i>Resguardo</i> du port (Musée historique du Río Uruguay au premier étage)
Colón.	1863 (12-IV) : port de la Colonia de San José 1905 (18-VI) : construction du môle et des quais	206,7 m de quais (3 niveaux) : celui du sud en pierre (L=50,50 m.), les autres en béton armé et en bois dur (L=156,20 m) Ancien édifice de la Subprefectura Naval Argentina
Pueblo LIEBIG	1910 : quai et jetées pour vapeurs de 5 000 à 6 000 t (Anonyme, 1910)	3 quais à structure métallique et en bois dur, dont seul le central serait réutilisable (L=40 m)
Paysandú (Anonyme, 1933)	08-IX-1915 : pose de la première pierre, conçu par l'ingénieur Felix A. Bruno et réalisé par l'entreprise française J. et J. Hersent (directeur des travaux : ingénieur Courtignon). 1907 : construction quai en béton armé et deux quais A et B (darse de cabotage) 1917 : partie extérieure des quais B et C (zone des navires d'Ultramar) 1928-1933 : extension du port 1928-1933 : agrandissement du port (El Diario, 1933)	Douane (1829, agrandie en 1928) Édifices de la <i>Barraca Americana</i> (anciens dépôts de grains ; Vignola, 1970) 2 grands dépôts de béton armé (c. 1930) Grues électriques (7 de 3 t ; 1 de 5 t), grue à vapeur (1 t) Quais en pierre avec voies ferrées (F.C. Midland), en cours de restauration Site des anciens chantiers navals de Neptunia
Concepción del Uruguay (Urquiza Almandoz, 1985 ; Rousseaux, A.R., 1994)	1870 (I) : creusement du Canal Victoria 1870 (V) : quai métallique et maçonné à Puerto Viejo 1887 (05-XII) : port extérieur - Muelle Nacional, avec voie ferrée à une voie (FF. CC. Central Entrerriano) - construit en Belgique par l'entreprise Joseph Paris & Cie et démolie en 1916-1917 - 1889 (IV) - 1910 (VIII) : construction du <i>Puerto Nuevo (Dársena interior)</i> sur le Riachuelo Itapé ou Molino communiquant au nord-est avec le fleuve par un chenal artificiel 1907 (III) : poursuite des travaux du port intérieur 1919 (30-XI) : inauguration de la jetée à claire-voie <i>de Alto nivel</i>	Môle métallique (L=300 m) ferroviaire (F.C.E.R.) sur le bras principal uni par un viaduc et un terre-plein à la ville Quai du <i>Puerto Viejo</i> (García de Soler, 1988) et, en pierre du <i>Puerto Nuevo</i> (1890) Hangars portuaires, grues à vapeur, ancienne douane ( <i>Aduana Vieja</i> ), classée <i>Monumento Histórico Nacional</i>
San Javier	Après 1913	Au nord, <i>Muelle viejo</i> (arrivée colonie russe en 1917), quais avec voie ferrée (en voie d'érosion)
Nuevo Berlín	1875	Jetée en béton et appontement
Gualeguaychú (Otero Clotet, 1988)	1852 : unique port habilité pour l'exportation de la province d'Entre Ríos. Premier port de cabotage argentin 1910 : port exportant du bois ( <i>amarillos</i> ) 1952 : construction du port actuel 1992 (23-VII) : port devenant propriété municipale à des fins commerciales et de loisirs	Quai (L=600 m) en bois et béton armé. Embarcations traditionnelles, grue, 7 hangars ( <i>galpones</i> ) réhabilités pour d'autres usages Capitainerie du port, ancien siège de l'Administración Nacional de Aduana, de base octogonale (1850)
Fray Bentos : Puerto MIDLAND	1912 : « Ferrocarril Midland » 1931 : inauguration du nouveau port 1942 et 1951 : silos ; 1965 : machinerie (MAPEL)	Navires de Ultramar de 5 000 à 6 000 t (1910)

	(Inderkum de Crevoisier, 1970)	Édifices anciens liés au port
Frigorifique Anglo	1866 1898 : 400 navires	Jetée en charpente, et partiellement en béton (1962), avec appontement, grues
Nuevo Soriano		Édifice de la douane (ancien hôtel)
Mercedes	1867 : port construit par Máximo Pérez	Anciens hôtels liés au trafic portuaire, 2 petits chantiers navals
Dolores	1909 : construction du port avec chenal d'accès dans un bras mort, une darse et un môle pour l'accostage	
Nueva Palmira	1829 : Puerto de las Higuieritas (anc. de las Higueras) 1909 : construction d'un môle	<i>Muelle viejo</i> <i>Muelle oficial</i>

Non encore pris suffisamment en compte, le patrimoine flottant est pourtant d'une grande richesse (Sidders, 1982). Il comporte des barques traditionnelles, comme les *lanchones* où l'on effectuait le transbordement (*traspaso*) des marchandises depuis une charrette amenée dans l'eau, les bateaux de pêche, les petits vapeurs de type *galpón* faisant la traversée du fleuve, comme entre Concordia et Salto, ou assurant le transbordement<sup>93</sup> des passagers, les bateaux chargeurs de bétail, les remorqueurs, les dragues, les navires plus importants, voiliers et vapeurs, dont certains de la Carrera. Ainsi, le *Pingo*, l'un des bateaux à vapeur de Saturnino Ribes, a été mis à sec sur le terrain du Club de Pescadores de Concordia (Argentine). Il ne faut pas oublier les épaves d'embarcations qui existent au fond du lit mineur actuel ou dans les anciens chenaux de navigation. Ainsi, dix-huit d'entre elles ont été répertoriées à Salto ; d'autres, en différents points du lit mineur, comme deux bateaux de l'époque d'Artigas près du dangereux *Paso Hervidero*. Les instructions nautiques (Anonyme, 1910 ; Dirección General de Navegación e Hidrográfica, 1954) en signalent quelques-unes datant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, à proximité de Boca Chica (goélette - *pailebote* - coulée à pic à la suite d'une collision avec un vapeur), de Punta Caballos (le *Dos Hermanos* et la goélette *César Villegas*), de l'ancien *saladero* de Rivero, ou au sud de l'Arroyo de Urquiza, à 100 m de la rive droite, etc. Des bouées vertes signalent leur présence (ex. le *Republicano*, le *Don Francisco*, le torpilleur *Bouchard*, le *18 de Julio*). Enfin, une prospection géoarchéologique du fleuve permettrait sans doute de découvrir l'une des nombreuses embarcations monoxyles<sup>94</sup> utilisées jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle par les populations indiennes.

Quelques initiatives ont été prises pour mettre en valeur le patrimoine de manière binationale, en particulier celle du *Corredor turístico del río Uruguay*, mais elles concernent surtout le patrimoine naturel (ex. *Plan de Protección Ambiental del Río Uruguay* (2002) élaboré par la *Comisión Administradora del Río Uruguay* (CARU)<sup>95</sup>. Peu d'entre elles sont encore vraiment passées au stade opérationnel ; c'est ainsi le cas du projet du BID - Banco Interamericano de Desarrollo - de renforcement, dans le cadre de la CODEFRO - Cooperación de Fronteras Argentina Uruguay -, des échanges culturels. Les réalisations, peu nombreuses, sont le produit d'initiatives privées bénéficiant de l'appui des municipalités (Argentine) ou des départements (Uruguay) - ex. Musées de los Inmigrantes (San José) et Histórico del Río Uruguay (Salto), ce dernier initialement prévu à San Javier, - ou seulement publiques - ex. Museo de la Revolución Industrial (Fray Bentos), inauguré en 2004 et récompensé en 2005 par le premier prix à l'*Actividad Museística del Uruguay*, dans la catégorie *Gestión Integral*. L'amphithéâtre du Río Uruguay à Paysandú (capacité : 22 000 places) ou celui de Fray Bentos (capacité : 4 000 places, 1943) ont pour scène le fleuve et contribuent à tisser des liens entre les habitants et le Río Uruguay. L'idée de réaliser une route touristique des *saladeros* et des frigorifiques du Bas-Uruguay (*Circuito binacional de las vacas gordas*) s'impose de plus en plus. Il conviendrait de développer un

tourisme fluvial permettant de recréer une navigation de cabotage sur le Bas-Uruguay, avec des croisières culturelles, et de proposer des promenades plus courtes avec des bateaux promenade, comme, autrefois, sur le Río Negro. La fréquentation touristique de plus en plus forte des centres thermaux (*termas* de Concordia - Vertientes de la Concordia -, Salto - Arapey, Daymán -, Paysandú - Almirón, Guaviyú -, Colón, Gualeguaychú, etc. ; Ministerio de Turismo / Ancap, 2001)<sup>96</sup> et des plages de sable peut constituer un excellent vecteur de développement d'un tourisme patrimonial, pour une région située à égale distance (rayon d'environ 300 km) de deux capitales à forte population, Buenos Aires (12 millions d'habitants) et Montevideo (1,4 million d'habitants). Cependant, c'est la prise de conscience sans cesse plus forte des habitants<sup>97</sup> des deux *costas* de posséder un patrimoine et un fleuve communs qui devrait être le véritable ciment de l'intégration transfrontalière (Ménanteau, à paraître) et permettre un développement durable fondé sur le tourisme culturel.

### Références bibliographiques

- ALONSO VILLALOBOS, C., MÉNANTEAU, L., RUBIO GARCÍA, J.C. & SERVETO AGUÍLO, P., 2004. Una visión histórica de las salinas andaluzas. In : *Las salinas de Andalucía*. Séville, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía : 25-46.
- ANONYME, 1910. *Derrotero de Navegación del Río de la Plata y sus afluentes*. "El Práctico en el puente". Buenos Aires, Talleres Gráficos L.J. Rosso y Cia, 320 p. (p. 177-202).
- ANONYME, 1933. *Paysandú. Album de "El Diario"*, 328 p..
- AZAROLA, G. L.-E., 1909. Nuestro tasajo en Francia. *Rev. Unión Industrial Uruguaya*, 7 : 2375-2376.
- AZNAREZ, J., 1972. *El segundo Frente (Río Uruguay)*. Montevideo, 169 p.
- DURÁN DEL CAMPO, A., 2003. *Paysandú heroica*. Montevideo, Ediciones de la Plaza, Col. Testimonio, 71 p.
- B\*\*\* A., 1863. *Mes voyages avec le Docteur Philips dan les Républiques de la Plata*. Tours, A<sup>d</sup> Mame et C<sup>ie</sup>, 348 p. (p. 270-296).
- BACHINI, E. B., 1973. *Conferencias. Aporte a la historia de Gualeguaychú*. Gualeguaychú, Talleres Gráficos Gutenberg, Ed. de Homenaje, 190 p.
- BARAÑANO DA COSTA, M.S., 1964. *Presencia del Río Uruguay*. Montevideo. Tall. Gráficos A. Monteverde, 170 p.
- BARRÁN, J. P., NAHUM, B. (sél. et pro.), 1968. *Un naturalista en el Plata Charles Darwin*. Montevideo, Arca editorial, Bolsilibros Arca, 134 p.
- BARRIOS PINTOS, A., 1979. *Paysandú en escorzo histórico*. Intendencia municipal de Paysandú, 399 p.
- BERNAL ROMERO, R., BORETTO OVALLE, R., 1969. *Informe de una excursión arqueológica al mound del Ao. La Yeguada (Nuevo Berlin)*.
- BORETTO, R., BERNAL, R., SCHMITZ P., BASILE BECKER, I., 1973. Arqueología del Departamento de Río Negro. Esquema tentativo de una secuencia cronológica para sitios del Río Uruguay y del Río Negro". *Anales del I Congreso Nacional de Arqueología del Uruguay*.
- BORETTO OVALLE, R., 1999. *El barrio Anglo de Fray Bentos, un ejemplo de Company Town en el Uruguay*. Publié sur Internet.
- BORETTO OVALLE, R., 2000. *Historiografía de la ciudad de Fray Bentos. Los antecedentes. Fundación y desarrollo social, económico y cultural. Periodo 1857-1890*. Fray Bentos, parte I : 322 p..
- BÜSCH, A. (coord.), 1970. *Salto*. Montevideo, éd. "Nuestra Tierra", Col. Los departamentos, 8, 64 p.
- CABRERA, G. (coord.), 1970. *Soriano*. Montevideo, éd. "Nuestra Tierra", Col. Los departamentos, 7, 60 p.
- CAMPÁ SOLER, R., DÖRRIES, C., 1975. *Atlas de prehistoria referentes a la República Oriental del Uruguay*. Biblioteca F.V., 73 p.
- CARU (Comisión Administradora del Río Uruguay), 1983. *Carta del Río Uruguay desde el km 0 hasta el km 349,6. Escala 1:40.000*. 22 cartes en couleur.
- COLLIGNON, M., LEBACQ, E., LALIÈRE, A., 1933. *Les cuirs exotiques et le marché d'Anvers. Étude technique commerciale et économique*. Anvers, Thomas Ratinck, 295 p.
- DAIREAUX, É., 1878. *Buenos-Ayres La Pampa et la Patagonie. Études. Races - Mœurs et paysages - Industrie Finances et politique*. Paris, Librairie Hachette et Cie, 391 p. (p. 234-235).
- DAIREAUX, É., 1887. *Voyage à la Plata. Trois mois de vacances. 1886. Le Tour du Monde. Nouveau journal des voyages*. Librairie Hachette et Cie, p. 145-208.
- DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN E HIDROGRÁFICA, 1954. *Derrotero argentino. Parte IV Ríos Paraná, Paraguay y Uruguay*. Buenos Aires, Min. Marina, 215 p. (p. 157-215).

- DUPREY, J., 1952. *Voyage aux origines françaises de l'Uruguay*. Montevideo, Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, 355 p.
- DURANT, R., 1997. *Historias del Vapor de la Carrera*. Aguilar, Fundación Banco de Boston Uruguay, 207 p.
- EL DIARIO, 1933. *Paysandú. Album conmemorativo*. Montevideo, Talleres de Ucar Blanco, 328 p.
- FERNÁNDEZ MOYANO, J., RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, S., 2002. *Los astilleros del Salto oriental*. Salto, Liga marítima uruguay (filial Salto), Museo Histórico del río Uruguay, 152 p.
- FERNÁNDEZ SALDAÑA, J. M., MIRANDA, C., 1920. *Historia general de la ciudad y el departamento de Salto*. Montevideo, Imprenta nacional.
- GARCÍA DE SOLER, C. L.L., 1988. Puerto Viejo o puerto de los barcos de Concepción del Uruguay. In : *Primer Congreso nacional de historia de los puertos argentinos*, Buenos Aires, Junta Est. Hist. del Puerto Nuestra S<sup>ta</sup> Santa María de Buen Ayre, p. 15-26.
- GEBHARDT, R. C., 1999. *The River Plate Meat Industry since c. 1900. Technology, Ownership, International Trade Regimes and Domestic Policy*. London School of Economics (thèse doct.), 285 p. + annexes.
- GÓMEZ GAVAZZO, C., 1962. Recuperación de poblaciones y desarrollo de las comunidades afectadas. *Revista del Instituto Nacional de Investigaciones Geográficas*, 3 (2<sup>a</sup> época) : 89-103.
- GRESLEBIN, H, 1932. La estructura de los Túmulos Indígenas Prehispánicos del Departamento de Gualedguaychú, Provincia de Entre Ríos, R Argentina. *Revista Sociedad Amigos de la Arqueología*, 5 : 51 p.
- GUIDON, N. (dir.), 1987. *Misión de rescate arqueológico. Salto Grande, República de Uruguay*. Montevideo, Banco de la República Oriental del Uruguay et Min. Educ. y Cult., 1 : 384 p.
- GUILLEMINOT, C., 2005. Nota de prensa "Destino Guaviyú". Nov.2005. In : *Revista "Ocio y Cultura"*. Montevideo.
- HUTCHINSON, T.J., 1945. *Buenos Aires y otras provincias argentinas*. Buenos Aires.
- INDERKUN DE CREVOISIER, N. (coord.), 1970. *Río Negro*. Montevideo, éd. "Nuestra Tierra", Col. Los departamentos, 9, 56 p.
- ISABELLE, A., 1835. *Voyage à Buénos-Ayres et à Porto-Alegre, par la Banda-Oriental, les missions d'Uruguay et la province de Rio-Grande-do-Sul (de 1830 à 1834), suivi de Considérations sur l'état du commerce français à l'extérieur, et principalement au Brésil et au Rio-de-la-Plata. Dédié au commerce du Havre*. Le Havre, impr. J. Morlent, 618 p..
- LANIER M.L., 1888. *L'Amérique. Choix de lectures de géographie*. Paris, Librairie classique Eugène Belin, 656 p. (p. 549-557).
- LOCKHART, W., 1979a. *Historia de Soriano desde 1574 a 1660*. *Revista Histórica de Soriano (Anuario 1979)*, Mercedes, p. 3-21
- LOCKHART, W., 1979b. *Historia de Soriano desde 1750 a 1770*. *Revista Histórica de Soriano (Anuario 1979)*, Mercedes, p.54-72
- MARTIN DE MOUSSY, V., 1860-1864. *Description géographique et statistique de la Confédération argentine*. Paris, Firmin-Didot frère, fils et Cie, 3 tomes
- MARTÍNEZ A.B., 1907. *Manuel du voyageur. Baedeker de la République Argentine. Comprenant aussi une partie du Brésil, de la République Orientale de l'Uruguay, du Chili et de la Bolivie*. Barcelone, 632 p. (p. 465-477).
- MARTÍNEZ MONTERO, H., 1955. *El Río Uruguay. Geografía, historia y geopolítica de sus aguas y sus islas*. Apartado de Revista Histórica (tomes : XXI, n° 61-63 ; XXII, n° 64-66 ; XXIII, n° 67-69 ; XXIV, n° 70-72), Montevideo, 926 p.
- MARTÍNEZ MONTERO, H., 1958. *El Río Uruguay. Geografía, historia y geopolítica de sus aguas y sus islas*. Montevideo, Centro Militar, Biblioteca General Artigas, 35 (1) : 197 p., 36 (2) 215 p.
- MARUCA SOSA, R., 1957. *La nación charrúa*. Montevideo, Editorial Letras, 316 p.
- MÉNANTEAU, L. (dir.), 2004. Pour une géoarchéologie des estuaires. *Aestuaria. Cultures et développement durable*, 5 : 387 p. + 20 pl. couleurs.
- MÉNANTEAU, L., à paraître. La valorisation du patrimoine culturel et naturel comme facteur d'intégration transfrontalière : l'exemple du Bas Uruguay (Argentine et Uruguay). In : *Actes du Colloque international Les intégrations régionales : Quelles dynamiques transfrontalières et transnationales ? Les enseignements du Bassin de la Plata dans le Mercosur (Univ. Toulouse-le-Mirail, 1<sup>er</sup>-4 juillet 2004)*.
- MILLÉ, A., 1972. *La Cuenca del Plata. Antecedentes para su historia*. Buenos Aires, Emecé ed., 376 p.
- MONTOYA, A.J., 1956. *Historia de los saladeros argentinos*. Buenos Aires, Editorial Raigal, Col. Campo argentino, 107 p.
- MONTAÑO, J. (coord.), 1998. *Acuíferos regionales en América latina. Sistema acuífero Guaraní. Capítulo argentino-uruguayo*. Santa Fe, Univ. Nac. del Litoral (UNL), Centro publ., 216 p.
- MONTOYA, A.J., 1971. *La ganadería y la industria de salazón de carnes en el periodo 1810-1862*. Buenos Aires, Ed. El Coloquio, 165 p.

- MINISTERIO DE TURISMO / ANCAP, 2001. *Guía turística Uruguay*. ANCAP, 424 p. (p. 81-90, 256-290, 342-354, 375-387).
- MULHALL, M.G. & E.T., 1875. *Handbook of the River Plate Republics comprising Buenos Ayres and the Provinces of the Argentine Republic and the Republics of Uruguay and Paraguay*. London, Buenos Ayres, 432 p. (p. 367-384).
- OTERO CLOTET, O., 1988. El puerto de Gualaguaychú (Historia y época de mayor importancia). In : *Primer Congreso nacional de historia de los puertos argentinos*, Buenos Aires, Junta Est. Hist. del Puerto Nuestra S<sup>ta</sup> Santa María de Buen Ayre, p. 105-120.
- PAGE, J.F., 1859. *The Plata, the Argentine Confederation, and the Paraguay, Being the Narrative of the Exploration of the Tributaries of the River La Plata and Adjacent Countries During the Years 1853, '54, '55, and '56, under the Orders of the United States Government*. New York, Harper & Brothers, p. 312-332.
- PÉREZ FONTANA, D.V., 1969. *Aspectos históricos de Nueva Palmira*. Nueva Palmira, Ed. El Eco de Palmira, Biblioteca Popular "Jacinto Laguna", 148 p.
- PÉREZ COLMAN, C.B., 1933. *Apuntes históricos. El Nord-Este de Entre Ríos. Fundación de Concordia..* Paraná, Ed. de los Talleres de "La Acción", 268 p.
- PI HUGARTE, R., 1993. *Los indios de Uruguay*. Editorial Mapfre, colecciones Mapfre 1492, 355 p.
- POU, R. (coord.), s.d. *Un paraje de leyenda. Tres siglos en M'Bojicúa*. Siglo XXI Producciones, 64 p.
- RECLUS, É., 1894. *Amérique du Sud. L'Amazonie et la Plata*. In : *Nouvelle géographie universelle La terre et les hommes*, t. 19, p. 555-581.
- ROUSSEAU, A.R., 1994. *Historia del puerto de Concepción de Uruguay, Entre Ríos*. Junta de Estudios Históricos de Nuestra Señora Santa María de Buen Ayre, 1 : 166 p. + annexes, 2 : 254 p. + annexes, 3 : 244 p. + annexes.
- RUANO FOURNIER, A., 1936. *Estudio económico de la producción de las carnes del Río de la Plata*. Montevideo, Peña y Cia. Impresores, 387 p.
- SAINT-EXUPÉRY, A. (de), 1939. *Terre des hommes*. Paris, Gallimard, 182 p. (Chapitre V. Oasis, p. 67-74).
- SAMPOGNARO, V., 1910. *L'Uruguay au commencement du XX<sup>e</sup> siècle*. Publié sous les auspices du Comité de la République à l'exposition de Bruxelles en 1910, 396 p.
- SÁNCHEZ REYES, J. (dir.), 1998. *Guía turística YPF Mesopotamia y Noreste. Entre Ríos, Santa Fe, Corrientes, Misiones, Chaco, Formosa*. Ed. San Telmo S.A., 6 (2) : 372 p. (Zona I La Entrerriana, p. 11-48).
- SCHULKIN, I., 1958. *Historia de Paysandú; diccionario biográfico*. Buenos Aires, éd. Van Roosen, 3 tomes.
- SCHULKIN, F., 2000. *Sitiados, La Epopeya de Paysandú*. Col. Los Muros de la Pattia. Edic. Tradinco S.A., 166 p.
- SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL, 1979. *Croquis de los ríos. Río Uruguay (Km 0-334). Escala 1: 50.000*. Buenos Aires, Armada Argentina, 21 planches en couleur.
- SVERLIJ, S.B., DELFINO SCHENKE, R.L., LÓPEZ, H.L., ESPINACA ROS, A., 1998. *Peces del río Uruguay. Guía ilustrada de las especies más comunes del río Uruguay inferior y el embalse de Salto grande*. CARU (Comisión Administradora del Río Uruguay), 89 p.
- TOMEIO, A.-M., 2004. *Suiza en Paysandú : en busca de nuestros abuelos helvéticos*. Montevideo, El Galeón, 255 p.
- VERONESSI, N.T., 2000. *Introducción a la historia del Frigorífico Gualaguaychú*. Conferencia en el 11<sup>o</sup> Congreso de APHU - Las Cañas - Octubre 2000.
- VIERA, C.A., 1962. Hidrología del Río Uruguay. *Revista del Instituto Nacional de Investigaciones Geográficas*, 3 (2<sup>a</sup> época) : 29-46.
- VIGNOLA, O.N. (coord.), 1970. *Paysandú*. Montevideo, éd. "Nuestra Tierra", Col. Los departamentos, 11, 64 p.
- ZANÓN, A.J., 1998. *Charrúas, Minuanes, Chanáes, Guaraníes. Pueblos y culturas aborígenes del Uruguay*. Rosebud ediciones, 219 p.

<sup>1</sup> La différence horaire est de 3h 15 pour Colón, 7h 30 pour Concordia. Marnage maximum relevé : 1,40 m à Nueva Palmira.

<sup>2</sup> Son tracé résulte du levé hydrographique effectué en 1901-1909 et reporté sur le « *Derrotero de Navegación de Gran Calado* ». Dans les *Notas reversales* du 31 octobre 1969, la frontière est définie comme : « *la que corre coincidentemente con el eje del canal, es decir uniendo los puntos de mayor profundidad* » (la ligne de frontière coïncide avec l'eau qui coule dans l'axe du chenal, c'est-à-dire unissant les points de plus grande profondeur).

<sup>3</sup> En période d'inondation ou pendant les périodes où soufflait le vent du sud, appelé *pampero* – à l'origine d'une surélévation du niveau d'eau -, les embarcations pouvaient les franchir plus facilement.

<sup>4</sup> Tué par les indiens chanás. D'autres auteurs (ex. Martínez Montero, 1957, 1 : p. 62) affirment que ce serait le capitaine de la nef Santiago, Juan Rodríguez Serrano, qui aurait découvert, à la fin de janvier 1520, le Río Uruguay.

<sup>5</sup> On dit qu'il faisait jeter dans le fleuve ses ennemis politiques et personnels après les avoir enfermés vivants dans un cuir cousu (Anonyme, 1910, p. 198). Ces affirmations sont liées à ce que l'on a appelé la "*leyenda negra*" d'Artigas.

<sup>6</sup> Buste du général José de Artigas sur la rive argentine, à Concordia (Servicio de Hidrografía Naval, 1979, local. planche 1).

<sup>7</sup> Obélisque des 33 (1862), en bordure de la rive gauche du fleuve, à 6 km au nord de Nueva Palmira (Servicio de Hidrografía Naval, 1979, local. planche 1). Il rappelle le débarquement à cet endroit du général Lavalleja et d'Oribe le 19-04-1825, avec une légion de patriotes, fait qui a précédé l'indépendance de l'Uruguay.

<sup>8</sup> Le 20 septembre 1845, il prit d'assaut la ville de Gualeguaychú (fondée par Tomás de Rocamora le 25-06-1783) en exigeant des contributions aux familles les plus riches. Au cours de la bataille de San Antonio (nom de l'Arroyo du même nom, affluent du Río Uruguay), Garibaldi et la « Legión italiana » mirent en déroute les troupes du général Oribe. Giuseppe Garibaldi retourne en Europe en août 1848.

<sup>9</sup> Par le gouverneur de la province d'Entre Ríos, général Justo J. de Urquiza, les chefs de la Banda Oriental et de l'empire du Brésil.

<sup>10</sup> Même lieu que celui de la *Batalla del Rincón*, livrée le 24-09-1825 entre les troupes impériales du Brésil et celles de la *Cruzada Libertadora* (commandées par le général Rivera) qui furent victorieuses.

<sup>11</sup> Sur décision du général Bartolomé Mitre, chef des trois armées (Argentine, Brésil et Uruguay).

<sup>12</sup> Par le général Rivera (1-18 janvier, 6-21 septembre, 1<sup>er</sup> décembre - 2 janvier 1865). Les deux premiers ont eu lieu en 1811 (30-08) et 1845 (24-12) - à cette dernière date, par Fructuoso Rivera, avec l'assistance sur le fleuve de deux canonnières françaises, *Alsacienne* et *Pandeur*.

<sup>13</sup> Sa résidence à Salto, le Chalet las Nubes, a été construite selon des plans de l'architecte Le Corbusier.

<sup>14</sup> Édifié par le comte Édouard de Machy, fils du banquier français Charles de Machy, d'où le nom de San Carlos donné à l'édifice. En 1891, le comte et son épouse s'embarquèrent mystérieusement pour la France et ne revinrent jamais à Concordia.

<sup>15</sup> Chapitre 5 *Oasis*. « (...) Je raconterai une courte escale quelque part dans le monde. C'était à Concordia, en Argentine (...) ». Son avion devant être réparé, Antoine de Saint-Exupéry raconte le « conte de fées » qu'il a vécu dans la maison, « où tout y était délabré », de San Carlos (Concordia) chez la famille française Fuchs Vallon dont il qualifie de « fées silencieuses » les deux filles, Edda et Suzanne.

<sup>16</sup> Il serait né à Toulouse (France) le 11 décembre 1890, affirmation longuement controversée. Actuellement, l'hypothèse de sa naissance à Tacuarembó (Uruguay) semblerait se confirmer. Un accident d'avion à Medellín (Colombie), survenu le 27 juin 1935, fut la cause de sa mort.

<sup>17</sup> Il passa 14 années de sa vie en Argentine où il finit ses jours.

<sup>18</sup> D'origine havraise, Arsène Isabelle remonte le Río-Uruguay, au cours de l'automne 1833, sur de petites embarcations à voiles, les *balandras* (Duprey, 1952, p. 115-132).

<sup>19</sup> *Carta reducida del río Uruguay, desde 31 grados de lat. hasta su desagüe en la de La Plata, lebantada en 1796, navegando desde su salto chico hasta Buenos Ayres, y ratificada en 1801, desde el arroyo de la Chiva hasta el de San Juan*. Londres, British Library, Additional MS. 17,665.e

<sup>20</sup> *Track Survey of the River Uruguay (....) surveyed by Commr T.J. Page 1855*. Londres, British Library, Maps 146.e.10

<sup>21</sup> *Sketch of the River Uruguay from Paysandú to Martín García, from a track survey checked by meridional and chronometric observations*. 1851, Londres, British Library, Maps SEC. 9.(1938.). Le nom du navire de Sullivan, *Filomena*, a été donné au *Canal de la Filomena*. Voir Page, 1859.

<sup>22</sup> À sa mort, l'une de ses donations a permis de créer le Peabody Natural History Museum de l'université nord-américaine de Yale.

<sup>23</sup> Correspondant à des débits supérieurs à 22 000 m<sup>3</sup>/s à Concordia (Viera, 1962, p. 43).

<sup>24</sup> Les principales espèces pêchées sont les suivantes : bagre (*Netuma barba*), dorado (*Salminus maxillosus*), mandubí (*Ageneiosus valenciennesi*), patí (*Luciopimelodus pati*), pejerrey (*Odontesthes bonariensis*), sábalo (*Prochilodus lineatus*), surubí (*Pseudoplatystoma coruscans* et *fasciatum*), tararira (*Hoplias malabaricus*)... (Sverlij *et al.*, 1998). Quelques pêcheries : La Criolla, La Primera, Diamantino (rive argentine près de Gualeguaychú).

<sup>25</sup> Y compris les bacs, comme sur le Río Negro, en utilisant des embarcations appelées *balsas*.

<sup>26</sup> Sans oublier les collections existantes dans des musées moins spécialisés tels le Museo Histórico Municipal et le Museo salesiano à Paysandú.



<sup>27</sup> Forme elliptique des tertres (100-200 m de long pour 20-40 m de large), hauts de quelques mètres (2.50-4 m). Certains sites insulaires datés par le 14C : 2370 et 2350±80, 1140±100. Toponyme *Los Cerritos* au sud de Gualeguaychú.

<sup>28</sup> Beaucoup plus tard, en 1845, des Français se sont réfugiés sur cette île sous la protection du navire français Isabelle.

<sup>29</sup> Le 4 juillet 1626, le gouverneur de la province du Río de la Plata, Francisco de Céspedes, donne aux Jésuites la province de l'Uruguay pour qu'ils y « réduisent » et convertissent les indiens en créant des établissements au nom du roi d'Espagne.

<sup>30</sup> En réalité, le site de la ville correspond à quatre sites successifs. °). Les eaux médicinales du Río Negro valurent à Mercedes la concession par le roi Charles Quint du titre de Puerto de la Salud del Río Negro (port de la santé du Río Negro). Les vice-rois en faisaient venir par tonneaux à Buenos Aires (Cabrera, 1970).

<sup>31</sup> Il fut transféré ensuite au lieu-dit Rincón de Aldao, puis, en 1801, au site actuel de Dolores.

<sup>32</sup> Les indiens charruás perdirent 200 hommes (sur 1 000) et leurs *caciques* (Zapicán, Abayubá, Toboba, Magalona, Yandinoca).

<sup>33</sup> Sur la demande du vice-roi du Río de la Plata, le général Pedro de Cevallos. Création d'une *Hacienda (estancia)*, dont il subsiste des vestiges, pour subvenir aux besoins des travailleurs des fours à chaux. Les vestiges des fours à chaux de Barquín, bordant le fleuve, ont été intégrés à la visite du parc national.

<sup>34</sup> Parc national (8 500 ha) créé en 1966 pour protéger une forêt de palmiers de l'espèce yatay (*Syarus yatay*).

<sup>35</sup> Estancia de Roberto Brito Rampelmann.

<sup>36</sup> Le basque français Joseph Hargain a profité des besoins des navires en charbon de bois et bois de chauffage pour transformer el Rincón, future Villa Independencia, puis Fray Bentos, en escale obligatoire. Le charbon de bois était transporté à Montevideo et à Buenos Aires par de petits voiliers jaugeant de 100 à 150 t.

<sup>37</sup> Quintín Fuseo, son nouveau propriétaire, l'équipa d'une turbine électrique en 1894 (Arrêt : 1929).

<sup>38</sup> À proximité (au nord) de l'obélisque érigé pour le débarquement des 33 Orientales (plage d'Agraciada).

<sup>39</sup> À Puerto Yeruá on a compté jusqu'à 18 nationalités différentes. Une partie de la localité fut construite par l'entreprise écossaise Campbell & Co.

<sup>40</sup> Comme, en juillet, la Fiesta Provincial de la Colonización à San José (rive argentine).

<sup>41</sup> Entre Fray Bentos et Nuevo Berlín

<sup>42</sup> Au sud de Casa Blanca (Paysandú).

<sup>43</sup> Site de Rincón, entre le Río Uruguay et l'arroyo Salvador (en 1973, établissement de M. Prange, v. Muxhall, 1873).

<sup>44</sup> Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

<sup>45</sup> Surface : 1 200 m<sup>2</sup> ; 7 000 visiteurs/an.

<sup>46</sup> Première pierre de la colonie posée en sa présence le 12-04-1864.

<sup>47</sup> On y transmettait oralement les jeux, les chants et les histoires familiales. Nous remercions vivement Mme María Lorduguin, de San Javier, pour son aide précieuse dans la documentation.

<sup>48</sup> Celle de 2003 célébra le 90<sup>e</sup> anniversaire de l'arrivée des immigrants russes.

<sup>49</sup> Style villa palladienne. Importation de marbres de Carrare et de grilles vénitiennes.

<sup>50</sup> *Estancia* de 32 372 ha! Réutilisée pour plusieurs fonctions, il renferme actuellement la collection paléontologique constituée par Alejandro Berro (Museo paleontológico).

<sup>51</sup> Une autre statue équestre d'Artigas, œuvre du sculpteur Ezio Ceccarelli, a été amenée par bateau au port de Paysandú et inaugurée le 25 octobre 1925.

<sup>52</sup> À Salto, un musée, Museo escultórico Edmundo Prati, présente ses œuvres, notamment des médailles.

<sup>53</sup> La pile, qui contenait 2000 quintaux de viande, était retournée après 24 h. « *Le lendemain, la viande est mise à l'air, et la pile reformée ensuite sur une couche de cornes, où elle finira par s'égoutter ; chaque semaine elle est remuée et mise au soleil* » (Daireaux, 1887, p. 207). L'opération pouvait être renouvelée jusqu'à six fois durant une quarantaine de jours (Daireaux, 1878, p. 253).). Pour les cuirs, qui étaient plongés dans des fosses et recouverts de couches de sel (bain de saumure), avant de subir le même procédé, le temps de préparation était plus court (environ 6-8 jours).

<sup>54</sup> Sous l'impulsion d'un irlandais du nom de Mc. Neile, qui reprit la méthode de son pays pour les salaisons, c'est en 1810 que s'est implanté le premier *saladero* en Argentine, plus précisément dans l'Ensenada de Barragán. Mc. Neile en devint propriétaire avec Roberto Staples (Montoya, 1956, p. 33-37).

<sup>55</sup> Pour un animal destiné à produire de l'extrait de viande, on a, en moyenne : 4 kg d'extrait de viande, 30 kg de cuir, 25 kg de suif, 50 kg de *guano*, 4 kg d'os et de corne (Sampognaro, 1910, p. 224).

<sup>56</sup> Le savon Anglo contenait des fiches ou coupons cadeaux.

<sup>57</sup> Ce serait cinq matelots irlandais venus pêcher la baleine sur la côte de Patagonie, et recueillis à Buenos Aires après l'échouage de leur navire, qui, en 1794, auraient eu l'idée d'appliquer les procédés de salaison et de séchage pour le poisson à la conservation de la viande (Daireaux, 1877, p. 234-235).

<sup>58</sup> Né à Hasparren (Pyrénées-Atlantiques) en 1819 et arrivé en 1840 à Salto. Mort à Bayonne en 1894. (...) *"le Salto lui doit la vie ; c'est la Ciotat de la Plata"* n'hésitait pas à écrire Émile Daireaux en 1887 (p. 206).

<sup>59</sup> « *On consomme annuellement pour le travail des salaisons dans la Plata un million d'hectolitres de sel (...), fournis presque exclusivement par Cadix (...)* » (Sampognaro, 1910, p. 255).

<sup>60</sup> Une *fanega* équivaut à 137,19 litres.

<sup>61</sup> Les premières machines fabriquées en Écosse furent amenées au *saladero* par six voiliers.

<sup>62</sup> Réplique de celui construit pour la reine Victoria dans le Cristal Palace à Londres (incendié en 1939).

<sup>63</sup> Costanera Sur Tomás Berreta.

<sup>64</sup> Ouvriers qui décidèrent rester dans ses environs après avoir travaillé au frigorifique.

<sup>65</sup> Cinq niveaux sur 100x40 m (capacité : 18 000 t), 70 km de tuyaux (gaz ammoniac), 54 chambres frigorifiques (48 000 m<sup>3</sup>), 6 générateurs Stirling.

<sup>66</sup> Détruit par un incendie.

<sup>67</sup> Près de l'embouchure du Río Daymán.

<sup>68</sup> Nous remercions le professeur María Julia Burgueño (Paysandú) pour les données qu'elle a fournies.

<sup>69</sup> Embouchure de l'Arroyo Sacra (au sud de Paysandú).

<sup>70</sup> Arroyo San Francisco.

<sup>71</sup> Respectivement, rive de l'Arroyo de la Curtiembre et 3 km en amont de son embouchure (2-3 km au nord de Paysandú).

<sup>72</sup> Localisé dans les rues actuelles Soriana et Zorilla.

<sup>73</sup> Entre San Javier et Nuevo Berlín, à la confluence de l'Arroyo Román Grande et du Río Uruguay.

<sup>74</sup> 1849 : Chichizola, Acosta y Cia ; 1850 : vente de la moitié à Lorenzo Fontana. Situé sur la rive de l'Arroyo Gualayán, au nord de Gualeguaychú.

<sup>75</sup> 1848 : Santiago y Miguel Costa.

<sup>76</sup> Le propriétaire possédait une banque avec émission propre de monnaie et une embarcation pour la distribution des produits du *saladero*. *Saladero* mentionné par Muxhall (1873) avec "Extractum carnis factory".

<sup>77</sup> Par Manuel Gianello et Manuel Basavilbaso, au sud de Gualeguaychú.

<sup>78</sup> Idem note 24.

<sup>79</sup> Texte de l'inscription : « *1856 Paul Michel de la Morvonnais instala aquí el saladero Santa Isabel centro industrial importante que trabaja hasta el año 1897.* »

<sup>80</sup> Dès 1901, le *saladero* Liebig avait été équipé d'un système électrique.

<sup>81</sup> En Argentine, le premier fut créé en 1883 par Eugenio Terrason à San Nicolás et pouvait congeler 30t/jour de viande (Montoya A.J., 1954, p. 94).

<sup>82</sup> Les vapeurs de la Carrera y restent mouillés lors de étiages du fleuve, car ils ne peuvent alors franchir les seuils (*pasos*) plus en amont.

<sup>83</sup> Certaines d'entre elles, proches de la confluence avec le Río Paraná, ont été fréquentées par les pirates, appelés "*matreros*".

<sup>84</sup> Exemple du trafic en 1891 des ports uruguayens. Salto : 1 626 navires jaugeant 403 992 t ; Paysandú : 2 867 navires jaugeant 740 503 t ; Fray Bentos : 4 047 navires jaugeant 808 682 t ; Mercedes : 1 545 navires jaugeant 577 599 t ; Nueva Palmira : 1985 navires jaugeant 688 084 t. En 1891, pour Gualeguaychú (alors 3<sup>e</sup> port de l'Argentine) : 520 000 t (Reclus, 1894, p. 563-565).

<sup>85</sup> En 1851, l'*Uruguay* fut le premier vapeur à naviguer sur le fleuve.

<sup>86</sup> Exemple de *Lineas del Uruguay* en 1906 : les vapeurs *Londres, Paris, Triton* et *Helios*, assurant trois fois par semaine (aller : dimanche, mardi et jeudi ; retour : dimanche, mercredi et vendredi), la ligne Montevideo-Buenos Aires jusqu'à Concordia-Salto faisaient escale dans tous les ports du Bas-Uruguay, Nueva Palmira, Fray Bentos, Concepción del Uruguay, Paysandú, Colón, Concordia et Salto, mais aussi, ceux de *Saladero* Colón, Guaviyú, Nueva Escocia, Yeruá. Pour accéder aux ports de Soriano et Mercedes, sur le Río Negro, il y avait transbordement sur le vapeur *Yaguarón*, à l'embouchure du Yaguary, il en était de même pour se rendre à Gualeguaychú, avec transbordement sur le vapeur *Pingo*.

<sup>87</sup> La fonderie et les ateliers de construction des chantiers navals ont subi un incendie en décembre 1885.

<sup>88</sup> Il convient de prendre en compte ceux des petits ports utilisés pour le commerce du charbon de bois, du sable et des graviers, de la chaux, etc. Leurs emplacements sont figurés sur les cartes hydrographiques du fleuve (Servicio de Hidrografía Naval, 1979 ; CARU, 1983). Citons ceux de Puerto Aldao, Puerto Landa, Puerto Unzué, Campichuelo, Sumaca, Arenal Grande, Socas, La Calera, Silva, Bacigalupo, la Estancia Yuqueri, ...

<sup>89</sup> M. Cabal cède ses navires pour transporter des troupes au général José de Urquiza. La *Villa de Salto* est détruite.

<sup>90</sup> Noms des navires de la compagnie : *Apolo, Bonpland, Ceres, Cometa, Concordia, Cosmos, Chaná, Dayman, Iris, Júpiter, Lucero, Mercurio, Meteoro, Olimpo, Onix, Pingo, Río de la Plata, Saturno, Silex, Villa de Salto, Yerba.*

<sup>91</sup> Anneau de Saturne couleur pourpre sur fond blanc, avec les initiales M.F.P. et la devise *Res Non Verba.*

<sup>92</sup> Lettre M en blanc sur fond rouge.

<sup>93</sup> Ex. Entre Concordia et Salto, les vapeurs-transbordeurs de passagers *Surubí, Corrientes.*

<sup>94</sup> *Relación del viaje realizado de Buenos Aires a las Misiones Orientales.* Padre Cayetano Cattáneo, 1729 (Martínez Montero, 1955, p. 441-456) : “ *Las Balsas son unas embarcaciones consistentes en dos canoas (...) excavados en un tronco de árbol, las cuales se unen como las puertas, colocando en el medio, sobre su piso de cañas, una casita o cabaña, hecha de esteras, cubierta con paja o cuero (...). Quince eran las balsa que nos esperaban con veinte y más indios por cada una (...).*”

<sup>95</sup> Avec les *Gobiernos municipales* argentins et les *Intendencias departamentales* uruguayennes.

<sup>96</sup> Voir Montaña, 1998. Les eaux thermales sont extraites à des profondeurs pouvant parfois dépasser 1 000 m. Leurs températures augmentent avec la profondeur - environ 3° par 100 m (ex. Arapey : 44°, Daymán : 42°).

<sup>97</sup> Il convient de signaler l'existence de la Red Patrimonio Paysandú, créée en 2002 par Rubens Stagno, qui compte 325 membres en 2005. Courriel : redpay@adinet.com.uy