

Asociación Uruguaya de Historia Económica (AUDHE)

Terceras Jornadas de Historia Económica
Montevideo, 9 al 11 de julio de 2003

Simposio N° 2

Nombre del simposio: Comercio y comerciantes:
agentes, redes y crédito, siglos
XIX y XX

Coordinadores: Alejandro Fernández y Andrea Lluch

Título de la ponencia: UNA AVENTURA INDUSTRIAL.
LOS NEGOCIOS DE ESTANCIA Y
SALADERO DE JAIME CIBILS
BUXAREOS EN MATO GROSSO,
1881.

Autor(es): Alba Mariani

Adscripción institucional: Universidad de la República
(UDELAR)

Correo electrónico: gpm56@hotmail.com

UNA AVENTURA INDUSTRIAL. LOS NEGOCIOS DE ESTANCIA Y SALADERO DE JAIME CIBILS BUXAREO EN MATO GROSSO, 1881.

A manera de introducción.

La Ponencia presentada a estas Jornadas tiene como centro de interés un análisis primario de la investigación del Diario de Viaje inédito y manuscrito realizado por Jaime Cibils Buxareo. El relato comprende el derrotero y expedición de reconocimiento de las estancias y saladero que se propone adquirir en el interior de Brasil. La descripción es además un deslumbrante fresco panorámico de las ocultas y lejanas tierras del Mato Grosso. Es una explosión de luz y color de esos territorios desconocidos.

Hombre de negocios práctico y metódico, cuando entra en contacto con la región, siente el impacto de una flora lujuriente, de imponentes bosques, de abundancia de aguas, y de maravillosa fauna hasta entonces casi ignorada, con aves multicolores, felinos de pieles brillantes, animales de distintas especies, que cazan y se arriesgan a consumir como alimento. Los que consideran apetecibles y muy sabrosos. Toda la narración de la exploración comprende dos partes y un informe general, en donde no sólo es una minuciosa relación del negocio que va a llevar a cabo, sino que comprende el itinerario recorrido día a día.

Varios fueron los motivos que impulsaron al comerciante a transitar la riesgosa ruta. En primer lugar, aumentar las actividades mercantiles del puerto de Montevideo dependiente del tráfico de los ríos interiores con sus agitados negocios de exportación e importación. Otro problema, mantener la industria nacida en la época colonial, el saladero, aún redituable, pero que sentía los síntomas de la depresión, agudizados con la crisis de 1890, año en que comenzaría una lenta, pero constante caída.

La carne procesada por el método del salado era el producto más importante de las exportaciones, con el agregado de los cueros, grasas y sebos, pero ya no se ajustaba a los intereses y a las propuestas de la modernización ganadera para mercados cada vez más exigentes. La modernización del medio rural tal como la encaraban los sectores agroexportadores, elegían el crecimiento hacia afuera dependiente de los mercados internacionales. Todo indicaba la necesidad de la reconvención interna de la producción para mantener a buen ritmo la economía exportadora. La antigua producción de carnes de saladero, que tantas ganancias proporcionó a industriales y comerciantes, el tasajo, sólo abastecía las necesidades a gran escala de dos centros de consumo, Brasil y Cuba, países esclavistas.

A los trabajos de charqueada y enfarde de carnes saladas, conservadas por largo tiempo como base alimenticia de los esclavos, se agregaban otros productos, los cueros, sebos y grasas. Los cueros necesitaban un proceso simple, se extendían con el pelo hacia abajo, estaqueados a la sombra, se secaban y salaban. Las grasas y los sebos en algunos establecimientos se "... machucan y ponen al sol para que se caliente y después la echan en sal para que no se pudra..." luego se enfardaban para utilizarlas en la fabricación de velas y jabones. El sebo se derretía y los huesos triturados se ponían a

hervir para recoger una “... especie de grasa que parece aceite y es el más rico de todos...” (1)

Las luchas por la organización nacional, así como la Guerra Grande, abatieron en Montevideo la industria del saladero, sin embargo en número de 37 los establecimientos permanecieron casi estables. (2) En 1858, las más importantes empresas dedicadas al salado de carnes alcanzaron a siete, entre 1868 y 1872, apenas llegaron a nueve. (3)

Por entonces competía la producción saladeril con las fábricas de carnes conservadas y de extractos de carnes: The Liebig's Company Extract of Meat y La Trinidad. El ganado enviado al saladero era de reducido peso, se vendía más barato que el de matadero y los beneficios eran importantes, su manufactura no era costosa y los resultados redituables. Sin embargo los comerciantes y saladeristas siempre se quejaban.

La crisis europea de 1857 unida a la Guerra de Secesión de Estados Unidos afectó a zonas compradoras de la producción saladeril como Cuba. Todo el comercio se agitó ante las reducidas posibilidades de movilizar los fardos, barricas y cajones de tasajo, en consecuencia se debían buscar nuevas salidas. En 1865 se registraron doce establecimientos de salado, de diferente magnitud en los alrededores de Montevideo. Pero en 1874 se abandonó el área periférica montevidéana y se instalaron en los terrenos de La Teja y el Cerro, frente a la bahía. El estuario favorecía el embarque y traslado de los productos, entre estos saladeros se encontraban los de Cibils, Tomkinson, Doinnel o Lafone.

El saladero fue durante años el rubro más importante de las exportaciones rioplatenses y permitió, mantener el equilibrio de las importaciones. Al recorrer el litoral desde Mercedes a Salto o de Gualaguay a Concordia en la otra Banda, para la década del 70, fue notorio el aumento del número de los establecimientos de salazón de carnes. Hacia 1880 firmas como las de Federico Hamilton, Julio Paulet y Ca., Eugenio Legrand, Pedro Piñeyrúa y Jaime Cibils i Puig rivalizaron en la matanza y envíos de tasajo desde Montevideo a La Habana y a puertos del Brasil, figurando en la primera línea del tráfico comercial.

Las carnes conservadas no eran un peligro para los saladeristas, competían de manera relativa. Sólo existían dos empresas de importancia: la fábrica de extracto de carne Liebig's de Fray Bentos, que elaboraba un producto de gran aceptación en el mercado europeo, pero no por ello dejaba de producir tasajo. A partir de 1884, abandonaría esa producción y se dedicaría al extracto de carne, carnes conservadas (corned beef), lenguas, grasas refinadas vacunas y ovinas, aceite de patas, harina de carnes y huanos de diversas calidades. La Trinidad, de Lucas Herrera y Obes y José de Buchenthal, sociedad que se mantuvo hasta la muerte de este último y que su viuda arrendaría la parte que le correspondía a Herrera y Obes. La empresa realizó buenos negocios, vendiendo a Francia: carnes y lenguas cocidas en un promedio de 300.000 a 2.000.000 de kilogramos.

El saladero y la fábrica de carnes de la firma Jaime Cibils i Puig.

Desde su arribo de Saint Feliu de Guíxols a Montevideo, Jaime Cibils i Puig trajo recomendaciones para dedicarse a los trabajos de saladero de Félix Buxareo. La red de los negocios por la cuantía de sus rendimientos, aun en plena Guerra Grande, lo hacía desplazarse entre los dos frentes. Hacia un lado por la necesidad de mantener las importaciones venidas desde Brasil, Estados Unidos y Europa al puerto de Montevideo, que también comerciaba en el Cerrito, por el otro, proveer de carnes y cueros para las exportaciones. Era necesario conseguir animales para faenar, convertirlos en mantas de tasajo, cuero secos y salados en el primitivo saladero de los Pocitos. Como Manuel Oribe controlaba la campaña y su ganado, y era a la vez, pariente y buen amigo de los Buxareo, los embarcaban por el puerto del Buceo. y evitaban así el pago de impuestos al gobierno de la Defensa.

Mientras vivió Buxareo, aunque trató de diversificar los beneficios obtenidos, se mantuvo fiel a los negocios iniciados por su suegro (Jaime Cibils se había casado con Plácida Buxareo, una de sus hijas), pero a partir de 1856, fallecido Buxareo y repartida la herencia, encaminó sus negocios hacia lo que más conocía, se transformó en propietario de un saladero en una zona más apta.

En 1853, se interesó, aunque no estaba en condiciones de adquirir el saladero que vendía Doinnel. Fue recién en 1858, que compró y escrituró con Carmen Bernarde de Echenique una planta para salar carnes en el Cerro, denominada “Saladero Chico”. Con una superficie de once cuadradas y 80 varas cuadradas, de las que convirtió en terraplén de cuatro manzanas sobre el mar, el resto lo dividió en trece manzanas para las funciones de corrales, plaza de faena y charqueada.

En 1860, se publicó en La Nación el remate del saladero de la sociedad brasilera de Germán da Costa Hnos., establecimiento que funcionaba desde 1836 en el Cerro, Punta Lobos, dentro de la bahía de Montevideo y había sido devastado por un incendio. Era considerado “...el más valioso que hasta ahora se ha construido en el Río de la Plata en el que se ha invertido la suma de 200.000 pesos aproximadamente...” Con un campo de 127 cuadradas zanjadas y cercadas con pita por un lado y por otro, los límites formados por las aguas que descienden del Cerro. Tenía corrales de ñandubay para dar cabida a 2.500 animales y varios corrales, para la matanza de hasta 2.000 vacunos. (4)

La sucesión de Jaime Cibils i Puig estableció una superficie de 127 cuadradas 9.718 varas cuadradas para el saladero, comprado en remate público, escriturado en 1871 y valorado en 123.972 pesos. (5) Los animales que abastecían los dos saladeros provenían de sus estancias “Manantiales”, departamento de Colonia y otra, en el arroyo de “La Virgen”, departamento de Florida. En su momento fue estimado como uno de los más importantes, al igual que el de Samuel Lafone.

Diversificó la producción cárnica cuando instaló en Salto, en 1875, el saladero y fábrica de carnes procesadas “La Conserva”, punto de avanzada hacia el norte. No sólo se elaboró tasajo, sino lenguas cocidas de vaca y ovino, corned-beef, corned-mutton, boiled-beef, boiled-mutton y extractos de carne vacuna exportados a los mercados europeos.

La fábrica “La Conserva” era dirigida por el Dr. Emilio Soulez, químico llegado de París, que en agosto de 1873 solicitaba a la Junta Económica Administrativa del Salto, autorización para instalar un establecimiento fabril, ubicado entre la grasería de Dickinson y Cía. y la curtiembre de Tordesillas próxima a la Caballada, saladero fundado por Pascual Harriague en 1860. Con la carne se preparaban conservas cocidas, con los deshechos (huesos, patas y menudencias) se elaboraban, utilizando maquinaria a vapor, caldos concentrados. (6)

Aun en 1885-1886 se anunciaba que “La Conserva” fabricaba “... carnes conservadas para el suministro del Ejército Francés; corned-beef para Inglaterra, caldos concentrados y extractos de carne de la marca Cibils y Soulez para Europa y Norteamérica.

El establecimiento ha tomado gran desarrollo desde que entró en él la Casa Cibils Hnos. y actualmente puede faenar hasta cuarenta mil reses al año.

Los productos de esta fábrica gozan de bastante fama en Europa y su director trata siempre de perfeccionar su preparación, ...[con] ganado de primer orden.” (7)

Cuando se iniciaban en 1876, las experiencias de enfriado de carnes transportadas en el vapor Le Frigorifique y en 1881, llegaban a Londres los carneros congelados en el vapor Paraguay, era evidente que nuevos tiempos nacían para la conservación de las reses. Ya las carnes se consumían frescas en los mercados ingleses. Por lo tanto se imponía un cambio de rumbos en la producción de carnes saladas. Cuba adquiriría después de veinte años menos de un tercio, y sólo Brasil mantenía con oscilaciones su consumo.

Exportación de los saladeros uruguayos

| Años | Al Brasil | A Cuba |
|-----------|---------------------|-------------|
| 1862-1866 | quintales 3.413.236 | 3.569.635 |
| 1867-1871 | “ “ 2.309.600 | 1.649.700 |
| 1872-1876 | “ “ 2.035.400 | 1.430.500 |
| 1877-1881 | “ “ 1.898.630 | 1.128.800 |
| 1882-1886 | “ “ 3.204.065 | 808.870 (8) |

La exportación de tasajo alcanzó su momento culminante en 1872, con 34.157.448 kilogramos y llegó en 1880, a 33.073.868 kilogramos. (9) Resultaba difícil abandonar las carnes saladas, que era un destacado renglón de las exportaciones, y rubro que por años había sostenido al comercio exterior.

La caída de las ventas de los productos del saladero en los mercados de Río de Janeiro y La Habana, señalaban que el mercado cubano se perdía, mientras el brasilero se debilitaba por las sucesivas etapas de la liberación de los esclavos y la sustitución de mano de obra más barata, consecuencia de la inmigración. Por lo tanto, era necesario encontrar nuevos centros de producción y de consumo de tasajo y carnes conservadas. Los Cibils buscaron la solución en métodos donde no se utilizaba la práctica del frío. Ya habían instalado la fábrica “La Conserva”, y remontando el río Uruguay se buscaba adentrarse en el corazón de regiones, donde el ganado era de calidad más rústica para la salazón. En los campos de Uruguay, provincia de Buenos Aires y litoral argentino, el mestizaje aumentó la gordura de las carnes. En la zona de Pantanal, en Brasil, los rebaños eran aptos para el saladero, con carnes más firmes, menos grasas y cueros más resistentes. Y el lugar más adecuado y de mejor rendimiento para instalar una estancia y una fábrica de carnes saladas y conservadas, estaba en Mato Grosso. Desde allí se podía

competir con los saladeristas de Río Grande y enviar lo producido por los ríos, para embarcar en el puerto de Montevideo.

La explotación del saladero constituyó para los negocios de Cibils, el rubro más importante de sus actividades empresariales. Hacia 1880, se interesó junto con su hijo Jaime en expandirse y desplazarse hacia la región mencionada, Mato Grosso, para superar los altibajos de la industria del tasajo.

Su hijo Jaime Cibils Buxareo, residente en Buenos Aires y representante de los negocios de saladero de su padre, le propuso una inversión arriesgada. En 1881 organizó una expedición a Mato Grosso, para adquirir extensos campos, por entonces de escasa producción y las instalaciones de un saladero en precarias condiciones. Lo acompañó el Dr. Emilio Soulez, quien dirigía la elaboración de las carnes en la fábrica “La Conserva”.

La compra de tierras y la instalación de un saladero tecnificado en las orillas del río Paraguay era un riesgo a correr. Para ello se desplazó a las estancias de Cambará, en donde intentaba transformar un rubro de economía de exportación, en un sistema de economía de consumo interno en el extenso territorio de Brasil.

En esta audaz experiencia buscaba expandir los negocios de las carnes saladas y conservadas, pero además, continuar con las actividades del comercio de tránsito, que ya sentía las angustias de la crisis, debido a la construcción del nuevo puerto de Buenos Aires. La propuesta era un reto de apertura de sus negocios mercantiles, encaminándolos hacia una región peligrosa y poco poblada. Ellos siempre se habían arriesgado, pocas veces habían fracasado y ahora, no retrocederían.

La red fluvial y sus productivos negocios.

La cuenca que forman los ríos Paraná, Paraguay, San Lorenzo y Cuiaba, desde sus nacientes entre cuchillas, no alejada de la vertiente del Amazonas, se transformaron en importantes territorios vírgenes de colonización. Navegar por el Uruguay y alcanzar la región de Río Grande, remontar el Paraguay, el mayor afluente del Paraná y adentrarse en el Mato Grosso, fueron las metas de sucesivas expediciones. ¿Cuál era el por qué de esa hazaña? La región se consideró la llave de los territorios al noreste de la cordillera de los Andes, punto de contacto de las dos mayores cuencas sudamericanas –cuenca del Plata y del Amazonas-.

Los fines eran navegar el Uruguay desde Montevideo y subir por el Paraná, con la visión de encontrar tierras ricas para establecer colonias agrícolas y pecuarias, además de explotar yacimientos mineros o promover los anhelos imperialistas de las naciones europeas. Así los territorios de Mato Grosso alejados de los océanos Pacífico y Atlántico, se transformaron en punto estratégico, de atractivo potencial, de lujuriante vegetación capaz de abastecerse por sí sólo.

Hacia el sur dos “formidables corredores líquidos” (10) el Paraná y el Paraguay, confluían para dar salida a los productos de Río Grande y de Mato Grosso, por el puerto de Buenos Aires.

Muchos europeos: franceses, italianos, españoles, británicos, belgas, al igual que norteamericanos, se interesaron por el Paraguay y la región de Mato Grosso e instalaron filiales de sus empresas en el litoral y en Montevideo, considerado puerto natural de embarque hacia el Atlántico. (11) Un ejemplo fue Ricardo B. Hughes que remontó el Paraguay con un buque cargado de mercancías, pero detenido y apresado, pudo alcanzar su libertad con la ayuda de la diplomacia británica. Según Richard Burton, que lo visitó en su estancia La Paz, en Paysandú, Hughes trazó un mapa muy detallado de la región. (12)

En 1853, Martín de Maillefer recibía comunicaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores de Francia con órdenes expresas de relacionarse con Paraguay, nombrando cónsul provisorio a Mr. Guillemot, comerciante establecido en Asunción, con el fin de defender los intereses franceses y tender redes comerciales en los territorios de la alta cuenca del Plata. Y estipular "... a nuestro provecho los beneficios que consagran... diversas convenciones cuando llegue el momento de reemplazar [por un tratado definitivo] el preliminar de amistad, comercio y navegación"(13). Así se interesaban por la región las aspiraciones rapaces de los países europeos.

En medio del conflicto bélico (1846), los británicos realizaron el reconocimiento de los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay bajo las directivas del capitán Sullivan, que levantó cartas hidrográficas del Paraguay hasta Corrientes y del Uruguay hasta Paysandú, y comprobó que durante el período de las crecientes, vapores con una importante carga y calado podían navegar por esos ríos a gran distancia.

Bolivia también aspiraba a la salida al mar y al igual que Paraguay, utilizando los ríos que los comunicaban con el Atlántico, mientras Montevideo y su comercio se aferraba a ejercer el control del Plata, en tanto Argentina y Brasil se disputaban la hegemonía de toda la región para navegar y comerciar. Todas las expectativas se volcaron a la capacidad mercantil de Paraguay. En 1842 declaró su independencia y en 1844, el Imperio del Brasil reconoció a Paraguay como un estado más de América del Sur. Pero Paraguay se encerró y fue considerado por sus vecinos como un centro de peligro. Un decreto de Manuel Oribe (1845) prohibió el comercio paraguayo por el río Uruguay. De igual manera lo hizo Misiones y otras provincias de la Confederación, no permitiendo la salida por agua y tierra de los productos paraguayos.

Woodbine Parish interpretó las expresiones del cónsul Graham al decir "... Paraguay posee en muchos puntos un territorio fértil y productivo y si se desarrollasen sus recursos fomentándose la industria de sus habitantes, podría llegar a ser una nación comparativamente rica de Sudamérica, pero nunca podría sostener un comercio activo sino con los estados adyacentes. La yerba, que es el te del Paraguay y su principal producto, se consume únicamente en Sudamérica; sus hermosas maderas no pueden sostener los gastos de su transporte a Europa; su azúcar, tabaco, algodón y arroz, por razón de la distancia desde donde tendrían que ser conducidos desde el interior, aun dado el caso de estar abierto el Paraná, nunca podrían competir con los del Brasil y los Estados Unidos; así pues, su principal mercado se encontrará siempre, como hasta ahora, en los países regados por el Paraná y el Salado." (14) Su explícita conclusión establecía que los productos paraguayos, nunca podrían integrar el ciclo de una economía de exportación.

Finalizada la Guerra Grande, abiertos los ríos afluentes del Plata a la navegación de los países ribereños y a los de "... todo el mundo civilizado, el gobierno paraguayo, fue el primero en utilizarse de la concesión de los aliados; pero por su parte, conservó el alto Paraguay cerrado a todas las banderas, hasta las del Brasil, de la República Argentina y del Estado Oriental, a las cuales no permitía pasar más allá de la Asunción." Paraguay no cumplió con el tratado del 25 de diciembre de 1850 y "... la provincia brasileña de Mato Grosso que encierra en sí elementos de gran prosperidad, continuó privada de la navegación exterior como antes estuviera la República del Paraguay..." (15) Toda la zona fue punto de interés a partir de 1850, mientras el gobierno de Río de Janeiro logró ciertos beneficios con la apertura del puerto del Alburquerque, conexión que permitió una relativa movilidad mercantil.

No escapó a esta lucha de intereses las aspiraciones del gobierno de los Estados Unidos. En 1853 trató de conocer las posibilidades comerciales de la red fluvial del Paraná y Paraguay. Con tal motivo envió al Comandante Thomas J. Page al mando del vapor *Water Witch* de 150 caballos de fuerza que llegó a Asunción y trazó un mapa de la costa. (16) En Buenos Aires Page recibió letras credenciales para visitar al presidente del Paraguay, y lo acompañó el ministro inglés en esa ciudad Sir Charles Hothan. Al iniciar la travesía del Paraná y el Uruguay trazó varias cartas hidrográficas, donde consideró de mayor importancia al río Paraná para la navegación interior. Prosiguió el recorrido utilizando los mapas del Capitán Sullivan para remontar el Paraná hasta Corrientes, (17) para continuar hasta los confines de "... un pequeño pueblo Corumbá..." que según sus expresiones, se encontraba en una intrincada ubicación, pero de gran importancia por los cruces de los ríos. (18) También para realizar igual reconocimiento se embarcó en 1858 en Boston, George A. Peabody, que arribó en 1859 en el steam *Neptuno*, integraron el grupo R. B. Forbes, Jeffries Wiman y William Saltonstall. Para la derrota de los ríos se utilizaron el brick (*bricharca*) *Nautilus*, una lancha a vapor, el *Alpha* y el *chooner* (*schooner*= goleta ligera) *Edith*. (19)

Toda la zona, al norte del río Uruguay era considerada un espacio de tránsito y negocios ilícitos. La irregularidad de las transacciones hacían decir a Francisco Seeber, la necesidad de eliminar las aduanas limítrofes, liberar la región porque eran "... focos de corrupción y de malestar, reemplazándolos por impuestos más humanos y equitativos." (20) En 1876, Salto era el único puerto de recalada que lo transformaba en una ciudad comercial, punto de reunión del tráfico de las Misiones brasileiras y de los departamentos fronterizos de Río Grande del Sur.

W. Hadfield anotaba que el Río de la Plata era la confluencia del Paraná y del Uruguay, y desde los puertos platenses hasta Asunción "... el Paraná y el Paraguay son navegables 800 millas durante la sequía, por barcos que calan seis pies de agua, y en la estación de las lluvias por barcos de dos veces más calado. Más allá de esas 800 millas, el Paraguay es navegable como canal, por 600 millas, casi hasta su origen en las montañas de Brasil, no muy lejos de uno de los ríos navegables hasta el corazón de Bolivia a más de 1.000 millas del Atlántico." (21) Los territorios podían comunicarse con Bolivia y de allí al Pacífico, al pasar la quebrada de Humauaca.

Las tierras del Mato Grasso siempre atrajeron a exploradores y aventureros. En 1863 un marino-comerciante enviado por la Corona italiana, Bartolomé Bossi, viajó por esos territorios desérticos y realizó una relación que dedicó al Barón de Mauá, afirmando que

en un futuro no lejano las “ideas de progreso” y “su genio emprendedor” las transformarían en “empresas fecundas”. (22)

Las apreciaciones de Bossi sobre esas comarcas desconocidas resultaban interesantes, porque hacía referencia a cuanto había visto y conocido. Casi veinte años después, Jaime Cibils Buxareo emprendía el mismo trayecto para llegar a sus campos, zona extensa -el pantanal- de excelentes pastos para la cría de ganado vacuno y caballar. Bossi recorrió y escribió sus observaciones para incentivar al “... especulador y el agricultor... en una época en que el espíritu de empresa, y la avidez de la explotación de todos los ramos del comercio, forman el carácter distintivo de nuestro siglo.” (23) Su recorrido se extendió por el Paraná hasta las confluencias con el Paraguay, Bermejo y Pilcomayo, los que conocía por noticias de su amigo el capitán Gio Batta Lavarello que los navegó y levantó cartas de sus costas desde Buenos Aires camino al Gran Chaco, recorriendo apenas el río Bermejo. (24)

La empresa Lavarello se estableció en 1860 en Buenos Aires y se denominó Sociéta G. B. Lavarello y Ca. e hijo con el único fin de transportar inmigrantes. Función que realizó en 1864 con un buque mixto de vapor y vela. En 1874, poseía cuatro grandes vapores y en 1878, instalaba una agencia en Montevideo. Sus naves cumplían con regularidad mensual el recorrido entre Génova y el Río de la Plata. (25) Hasta 1882 giró bajo esa denominación, a la vez que se encargó de realizar giros y envíos de letras pagaderas en oro en cualquier parte de Europa. (26) A la muerte de Lavarello la firma pasó a manos de accionistas italianos y franceses.

Las anotaciones realizadas por Lavarello le sirvieron a Bossi para iniciar su recorrido. Sin embargo se enfrentó a problemas de política regional que le hicieron decir “... el día que ellas se subordinen a la razón y el cálculo, Bolivia a de comprender que su situación mediterránea no es una condenación de su vida futura, por que el destino le da un lugar brillante en los mares que rodean la América; en el Pacífico por su mal puerto de Cobija, el Atlántico por los ríos Bermejo y Pilcomayo.” (27)

Cuando arribó a Curumbá o Corumbá, encontró lo que Jaime Cibils Buxareo apreció tanto, los campos “... especie de pampas verdes e infinitas, podrían alimentar a millones de vacas.” (28) Desde el lugar indicó la necesidad de poblar, de promover empresas de navegación, de estimular la colonización, de producir una revolución que llevaría la modernización a la región.

Remontar y bajar el río San Lorenzo, adentrarse en el río Cuyabá dividido en varios brazos para encontrar la región de Bananal, y así, alcanzar la capital de Mato Grosso, fue el camino que recorrió el explorador Bossi. Para cumplir con su empresa era portador de recomendaciones de comerciantes relacionados con Mauá: Rocha Farías y Francisco Luis da Costa Guimaraens. Los fines de Bossi fueron algunas de las expectativas de Cibils. El capitán italiano buscó mucho más en ese territorio lejano y de clima agotador, su atracción se dirigió a las riquezas minerales y a las grandes ocupaciones de tierras por compañías extranjeras. Pero la región lo abatió con sus “... proporciones inconmensurables: modelos misteriosos de una arquitectura brotada de la tierra y pulida por la intemperie.” (29)

Jaime Cibils Buxareo en las tierras de Cambará y Descalvados.

Corumbá y la capital de Mato Grosso, Cuyabá, estaban en comunicación con Buenos Aires y Montevideo. Cuyabá era considerada en el siglo XIX en el “centro y eje geográfico” de la América meridional. La voluptuosa selva y las riquezas por conquistar, la transformaron en una región de potencial fortuna y progreso. (30) Jaime Cibils hijo conoció esos relatos de exploraciones, de derroteros, de reconocimiento hidrográfico y de recopilación de cartas geográficas, y se propuso hacer prosperar en la zona el comercio para su beneficio. Con los dineros de su padre y aportes de capital propio, inició una empresa de grandes proporciones que comprendía un saladero, un moderno sistema de salazón de cueros y una fábrica de carnes en conserva.

Todos coincidían en la riqueza de los territorios del ignorado Mato Grosso. En su suelo se encontraban minerales: carbón, plata, hierro, oro, cobre, piedras preciosas. Y en especial las praderas naturales se prestaban para la cría a extensión de ganado bovino, ovino y caballar, así como, para la producción agrícola de trigo, avena, lino, papas, viñedos y frutas de climas templados y tropicales: algodón, tabaco, café, plátanos, cacao y caña de azúcar, además de abundantes maderas, plantas medicinales y especias.

Jaime Cibils Buxareo inició su viaje desde Buenos Aires el 11 de agosto de 1881, con escala en Rosario, donde esperó el barco que lo llevaría a Corumbá, pasando luego a Villa María para estar presente en el remate de las tierras y de los ganados de Cambará “...propiedad del finado mayor Joao Carlos Pereira Leite... el viaje fue accidentado con incidentes a bordo y no arribó a Corumbá hasta el 24 de julio a la tarde.(31)

Hacia allí se encaminó Jaime Cibils Buxareo, acompañado por el Dr. Emilio Soulez a reconocer y recorrer las estancias y el saladero. El viaje se demoró trece días, esto lo contrarió porque tenía premura para concurrir al remate. Dicho atraso lo registró en sus notas “... mi primera intención fue regresar a Buenos Aires disgustado por el cúmulo de dificultades que estorbaban el negocio. (32) Sin embargo, fue disuadido por Soulez, que tenía mucho interés de instalar en el saladero una fábrica de carnes conservadas.

El 2 de agosto salieron de Corumbá y a la noche llegaron a Descalvados, para iniciar al día siguiente el viaje a Villa María. Comentó que “... la mayoría de los habitantes [de esa ciudad] esperan un progreso con la instalación de la fábrica.” (33) El 9 de agosto a espera de los resultados de la adquisición, se embarcó para reconocer las tierras, ganados, maderas y otros bienes que poseía la propiedad.

Las poblaciones de Cambará estaban situadas sobre el río Curixo. Las construcciones eran edificios de más de cien varas, de paredes de adobe y techos de tejas y las habitaciones muy bajas y calurosas. “... una casita compuesta de dos piezas que habitaba el difunto Mayor en sus viajes. La casa por los fondos la defiende un guarda-patio de adobes y por el frente un potrero de palmas, ocupando el frente de la casa los corrales que también son de palmas y distando de las Casas 150 varas. Esos corrales son cinco, el mayor contendrá 1.500 cabezas, dos medianos de 1.000 reses cada una y los dos más chicos para caballos. Entre el guarda-patio y el potrero hay algunos pies de naranjas, higuerones... A distancia de 1.500 metros está situada la aldea de los indios... que componen de unas doce chozas habitadas por unos 60 individuos de ambos sexos y de varias edades, estos individuos son de constitución robusta, pero muy haraganes y dados a la bebida, andan en su mayor parte totalmente desnudos.” (34)

El relato de viaje comenzó con la observaciones de los diferentes espacios que correspondían a la superficie de las estancias. El viaje era considerado por todos como imposible de realizar, pero su deseo era reconocer palmo a palmo las tierras adquiridas, corroborar la extensión y levantar un plano. Tomó la línea señalada de "... Descalvado y Tremendal como frente, siendo el de mayor anchura al este del río Paraguay, al oeste el gran Curixo o sea arroyo pantanoso que limita los campos y es también la frontera con Bolivia, al Sur la laguna Oberaba a donde desagua el Curixo y confluye el Paraguay ...sobre la cual hay divergencia de opiniones, siendo la de la mayoría que es imposible llegar a ella." (35)

El territorio era intransitable a pie y tuvo necesidad de esperar caballos desde Corrientes, y señalar zonas de aguadas para conservar la tropilla. Mientras aguardaba los caballos se hizo una pregunta: ¿Cuáles eran los productos a explotar? En primer lugar las carnes saladas y el extracto, sin determinar el sistema de procesamiento, pero era evidente que esperaba competir con la Liebig. Al iniciar el recorrido registró la calidad de las pasturas, el número de reses y la verdadera extensión de los campos. A medida que reconoció el terreno comprobó la existencia de montes y ojos de aguas, entonces la visión del éxito se manifestó posible para la producción de tasajo. Consideró que como no se podían dejar abandonadas zonas de "... campo en que está la inmensa mayoría de ganados vamos a estudiar los parajes aparentes para situar de 5 a 10 Estancias. Las que como situadas en parajes en que en tiempo de seca no quedan aguas hay que hacerlas artificiales, trabajo de poca importancia pues todos los datos que tomo están... en que la mayor profundidad a que habrá que alcanzar serán 3 varas a lo sumo 4." (36)

Durante el viaje realizó investigaciones y cálculos de la resistencia necesaria de los hombres para llevar adelante la empresa, diciendo "... a propósito de flojos, fuera de los caballos, el único que hay en la partida soy yo, el Dr. Soulez es un consumado gaucho, los demás todos están acostumbrados a estos trotes." (37)

En un medio tan rico en productos, la subsistencia se encontraba a la mano. Los alimentos eran tomados de la propia región y el descanso lo realizaban en hamacas que tendían de árbol a árbol, mientras la precaria higiene se cumplía en las múltiples lagunas que encontraban al paso.

Las mayores dificultades se hallaban en el transporte y en las comunicaciones con las estancias. Para promover el enlace regional buscó construir un medio de traslado. Mandó cortar y horadar una "arapitanza" de "... 50 palmos de largo por 8 de ancho que llevaré al costado del Inca a Buenos Aires para hacer confío un precioso casquito, al que aplicaremos una maquina a vapor..." (38) La construcción de este tipo de barquita era semejante a la que durante años lo condujo de la Ciudad Vieja de Montevideo al Cerro, cuando en compañía de su padre se dedicaba a las tareas de saladero en Punta Lobos.

Los objetivos de esta empresa capitalista de explotación agropecuaria eran, el reconocimiento del "... mayor trayecto de campo posible para juzgar con las mayores probabilidades la cantidad de ganado que hay..." (39) y delinear la estructura de los potreros, sin preocuparse por la falta de cabezas de ganado en lugares áridos y de difícil acceso.

Cibils Buxareo encontraba que buena parte del "... campo recorrido ha sido en su mayor parte anegado teniendo buenos pastos en su mayoría maciegas y especies de gramilla y, cola de zorra que come bien el ganado, tiene también grandes isletas de arboleda, y en casi su totalidad árboles diseminados, lo que agregado a su llanura hace que la vista tenga muy pocos horizontes. En todo el trayecto la distancia mayor que hemos divisado la calculo en 30 cuadras, así como la menor de 15 a 20, por lo cual creo que no es aventurado calcular en 20 cuadras como término medio.

Todas las medidas que mencionaremos son cuadras y legua orientales, [una cuadra: 85 metros con 90 centímetros, una legua: 5.154 metros].

Habiendo recorrido 6 leguas hemos alcanzado a ver 2.000 cuadras cuadradas o sea 2 ½ leguas en el caso que el ancho medio fuese 30 cuadras serían 3 leguas las vistas. Los cálculos que se han hecho sobre el ganado que hemos tenido a la vista discrepa pero la mayoría da la cifra de 1.500 reses, pero yo quiero rebajarla para dejarla en 1.250. Si fuesen 1.500 reses en el caso de las 2 ½ leguas correspondería a 600 reses por legua; y en el de 1.250, al de 500 por legua.

Si fuesen 3 leguas las vistas siendo 1.500 reses correspondería a 500 por legua, y siendo 1.250 a 413." (40)

El nuevo propietario llegaría a una conclusión primaria de que el campo recorrido era de 350 leguas, con una media de 480 animales por legua cuadrada, con la probabilidad de existencia de 150.000 a 180.000 cabezas de ganado. En el caso del saladero según las observaciones y precisiones realizadas en el lugar por el Dr. Soulez, no eran aceptables y se sintió decepcionado con relación a las propiedades de Del Sar. Los valores a pagar por los campos y haciendas de Cambará se calculaban en 557.572,800 Rs. (41) [Ver el plano levantado por Cibils Buxareo de la estancia y saladero].

La inversión era de 557.572,800 Rs. Para hacer efectiva la compra se abonaría al momento 150.012,800 Rs., el resto en letras a seis, doce, dieciséis, dieciocho, 24, 28 y la última a los 40 meses. Los herederos de Pereira Leite al igual que Del Sar financiaban 407.560,000 Rs. Los pagos estaban sujetos a las faenas, las cuales comenzarían en mayo de 1882, y los siguientes saldos con los beneficios obtenidos al vencer los años desde 1883 a 1885. La venta se firmó el 11 de octubre de 1881. (42) Las facturas de pago de las estancias y del saladero se giraron a Mattos y Cia. sociedad dedicada a los negocios de compra y venta de tierras, comisiones y consignaciones radicada en Corumbá. El negocio era de importante magnitud; de su padre Jaime Cibils había recibido unos 450.000,000 pesos y no se mencionaba el pago de intereses. El empresario Cibils Buxareo esperaba alcanzar óptimos resultados. No se amilanó ante nada, ni aun cuando iba y venía de Buenos Aires a Villa María, sin importarle las dificultades de los viajes, los problemas de la alimentación y los sinsabores del clima.

A las erogaciones por la compra de tierras, propiedades y ganado se agregaban los gastos para las construcciones de habitaciones, ranchos de peones, galpones, el alambique y el trapiche. Para hacer frente a la subsistencia del personal se cercaron una cinco a seis cuadras para cultivar maíz, mandioca, caña de azúcar, y como complemento alimenticio existía en la zona un extenso bananal.

La explotación industrial comprendía la extracción de maderas de calidad: corazón de negro, jacarandá, cedro, quebracho, lapacho, ñandubay, urunday, aunque se enfrentaban a las dificultades del traslado, se buscaba solucionar el problema con el

beneplácito de los funcionarios fronterizos de Bolivia, que para todas las gestiones y actuaciones, decía Cibils ejercían el “abuso de autoridad”. A los perjuicios de las modalidades del accionar de los funcionarios, donde predominaba la lentitud, la haraganería y la venalidad, se unía el inconveniente más terrible y grave de superar, el tremendo calor, que siempre los hacía sentían “... cansados y abandonados...” al abrasador y espantoso sol, tan tremendo que dificultaba toda actividad. (43)

También debió enfrentarse al capataz y los peones residentes en la hacienda, que manifestaron su mala disposición hacia los nuevos dueños. Otro problema de grave solución eran las deudas de los peones contraídas en la estancia. Cibils consideraba que los préstamos y los débitos de los trabajadores, los transformaban en “peón esclavo”, poco interesado por el trabajo a desempeñar. Por lo tanto decidió, abrir en la estancia una “Cuenta Corriente” a cada peón deudor de la testamentaria, procedimiento que tampoco hacía más libres a los trabajadores.

El pago de la lista de peones estuvo a cargo de su primo hermano Salvador Buxareo Rodríguez y de Alejandro Victorica, quien trabajó más de diez años en la empresa de Mato Grosso y retornó a Montevideo, cuando contrajo paludismo. Como encargado general de todas las estancias nombró a Ramón Reissig, cuñado de Manuel Buxareo Reboledo. Las funciones gerenciales y de mando, mientras se encontraba en Buenos Aires estaban en manos de familiares y amigos muy cercanos, hombres de toda su confianza, no en naturales de la región a los que consideraba como empresario suspicaz, haraganes y tramposos.

Después de tan arduo recorrido y de poner orden en la administración de los campos y haciendas, ocupó todo su tiempo en la actividad del remate y adquisición del saladero de Del Sar. El hijo de Cibils consideró al propietario del saladero, como una persona difícil por sus pretensiones y desplantes. Pero desde mediados del mes de setiembre y ante cierta despreocupación manifestada por el empresario de Montevideo, Del Sar comenzó a ceder a sus propuestas.

Para terminar una parte del diario de exploración y viaje a Villa María, 1881, organizó un “Informe General” muy interesante y minucioso, en que relata las ventajas y problemas de tan extensos y peligrosos campos, más de 350 leguas, sin “...contar las estancias de Salinas y San Fe en Bolivia” (44) De ellas no tenía datos ni planos, sólo que el río Curixo Grande, límite con Bolivia estaba mal señalado. La Comisión de Límites que el había solicitado no recorrió el trayecto y se limitó a colocar la demarcación en Oberaba al sur y en Tremendal al norte, tirando una línea imaginaria. Jaime Cibils Buxareo lo consideró arbitrario, pues ese trazado le quitaba una tres leguas de los campos adquiridos. (45) Las tierras no señaladas comprendían una planicie muy fértil, con desagües denominados “basantes” u hondonadas que desembocaban en el Paraguay, Oberaba y Curixo Grande. En su exploración registró que durante los períodos de seca, las aguas no alcanzaban, por lo tanto los ganados se desplazaban a las laderas, ubicándose en grandes pantanales en las costas del Paraguay, Jaurá, Oberaba y Curixo Grande donde los pastos se hallaban en abundancia.

Hombre de negocios metódico, no estaba dispuesto a descuidar el trazado de los límites de sus campos y el número de sus haciendas, por lo que decía “Las evaluaciones discrepan entre 2.500 a 2.000 reses. Tomaremos la última cifra.

Los horizontes a los costados pueden evaluarse en todo el trayecto en 35 cuadras es decir que hemos visto $3 \frac{1}{4}$ leguas de campo correspondiente por lo tanto a 616 cabezas por legua.

El ganado muy lindo y de buen cuerpo pero bastante flaco; alguna mortandad, hemos hallado unas 13 osamentas. Mañana pensamos seguir viaje a la Oberaba.

Los rumbos del camino muy cambiados de N.E. a S.E. Parece que nuestro primer baqueano que es inmejorable llamado Sebastián se perdió durante un rato.

En la siesta de este día y teniendo la copia del plano de la comisión de límites brasilera determinamos hacer un trabajo de medición sobre él que es imperdonable no lo hayamos hecho antes –ese trabajo con los elementos imperfectos que tenemos nos da una superficie de 330 leguas fuera de la Estancias de Curixo Grande en Bolivia, o sean Salinas y Santa Fe-. Como se ve dista mucho esta cantidad de la que se calcula generalmente.

Si hallamos el término medio de ganados de 150.000 cabezas que generalmente se le da, es preferible que estén en esta cantidad de terreno y no en cantidad mayor por la facilidad de agarre.

Hasta hoy en los tres días de marcha sobre los 4 cálculos que se han hecho en los ganados vistos, el Dr. Soulez, confirma mi opinión que hemos calculado bajo y así seguiremos hasta finalizar el viaje.” (46) De tal manera defendía sus intereses al proceder a disminuir el número de reses, a la vez que desvalorizaba la calidad de los campos.

Con relación a los territorios que se ubicaban en Bolivia, recurría a sus influencias política en Buenos Aires y en el país boliviano. No vacilaría en entrevistarse con el enviado diplomático, el jefe supremo de la provincia y hasta el presidente de la república del altiplano. Para ello señalaba la importancia de sus tierras, y ejercía presión por ser el único lugar de tránsito obligado para la salida comercial de las regiones de Chiquitos y Santa Cruz “El Sr. Giménez me da datos exactos sobre el territorio de Bolivia limítrofe del campo –San Matías no pertenece a la Provincia de Chiquitos al Sud o sea la del Sr. Velasco, sino al distrito Otugirez últimamente creado y de que el Jefe Supremo el Sr. Dn. Miguel Juárez Arana que es conocido mío se halla hoy en La Paz, no dudamos que siendo amigo y pariente del Dr. Giménez le sea fácil arreglar el escándalo de Lázaro siendo posible que con Socas de él el delegado haya dejado en Sta. Ana. (sic)

De Buenos Aires después de hablar con el Sr. Ministro de Bolivia escribiré al Sr. Arana que es conocido mi y no dudo que todo quedará en breve en la situación que deseo, pues por el negocio de Aduana de que es concesionario el Sr. Arana le es indispensable mi concurso en Cambará tránsito hoy casi obligado de todo el comercio de Chiquitos y de Sta. Cruz.

Del Sr. Ministro de Bolivia en Buenos Aires creo que obtendré órdenes terminantes para aquellos arreglos aun cuando el Sr. Toledo de San Ignacio, el Sr. Velasco de San José y el Dr. Giménez a su paso por Sta. Ana, Capital del distrito de Otugirez y el Sr. Roca en Sta. Cruz han de haber arreglado satisfactoriamente todo y no hará necesario que nos dirijamos al Gral. Campero presidente de Bolivia.” (47)

Sin embargo lo esencial y en lo que nunca dejaba de pensar era en el número de animales que existían en los campos “... idea aproximada de los ganados no he hallado medio más a propósito que el empleado... al cruzar los campos en todas las direcciones posibles, contar el ganado a las astas y establecer el término medio sobre el área del campo.” (48)

En el Resumen General según las expediciones que llevó a cabo establecía los siguientes resultados:

| Detalle diario | Camino andado | Campo visto | Ganando visto | Corresponde por legs. |
|----------------|---------------|-------------|---------------|-----------------------|
| Expedn. Nº1 | 42 ½ legs. | 18 legs. | 8.680 cabzs. | 480 cabzs. |
| Id. Id.2 | 19 ½ “ | 10 “ | 4.400 “ | 440 “ |
| Id. Id.3 | ----- | 50 “ | 22.500 “ | 450 “ |
| Id. Id.4 | 27 ½ “ | 9 “ | 3.200 “ | 363 “ |
| Id. Id.5 | 28 ½ “ | 5 ½ “ | 2.944 “ | 517 “ |
| 118 legs. | | 92 ½ legs. | 41.724 cabzs. | |

Corresponde por legua a 450 cabezas.

No tenemos datos por no haber podido llegar... a las Estancias de Salinas y Santa Fe.

De las Expediciones Nº 4 y 5 se han rebajado los ganados vistos en los pantanales por ser en gran cantidad los que están aglomerados, y hubiesen aumentado de una manera imposible el término medio por legua. Ese término medio ha sido calculado sobre la mayoría de los campos, la excepción de aumento en los pantanales la contaremos más abajo.

Debemos hacer constar que todas las Expediciones hallan que la parición es buena, no hay pérdida de ella sin haberse tomado las crías en cuenta.

La proporción de toros y novillos debe calcularse como minimum en un 30 %.

Resumiendo, diremos: El campo tiene según cálculos del Dr. Soulez: 350 leguas a 450 animales son: 157.500 anls.

| | |
|--|----------|
| <u>Aumentar</u> , pantanales de Paraguay | 12.500 “ |
| Id. Id. Gran Curixo | 7.500 “ |

177.500 anls.

Rebajamos para toda eventualidad que hay en el campo 40 leguas pantanosos y sin ganado a 450 cabezas son: 18.000 anls.

159.500 anls.

Id. por equivocaciones que pueda haber habido en las cuentas diarias, ganados que hayan caminado y contado por duplicado 20 %, son:

31.900 anls.

Total 127.600 anls.

Que puede garantizarse, existen dado lo prolijo de nuestros estudios: 125.000 anls.

Que pueden calcularse como probables: 137.000 anls.

Que es posible exista sin exageración: 150.000 anls.

Descalvados Agosto 30 de 1881.” (49)

En su calidad de estanciero modernizador e inversor avezado, disminuía el número de las cabezas de ganado para obtener mayores rendimientos. Además proponía con urgencia extender en los campos, zonas de agua para mantener rodeos estables “... base del amansamiento...”. La solución era abrir unos pequeños “tajamares” para asegurar el “... engorde en esta estación que es la que debe trabajar el saladero” y así “... salvado el punto de las aguadas que considero no solo factible, sino fácil quedarían estos campos en condiciones excepcionales sin peligrar sus ganados por secas ni inundaciones, ventaja que no hallo en los demás del Río de la Plata.” (50) Las obras a realizarse debían ser llevadas a cabo por un ingeniero, además necesitaba de inmediato el trazado

de un camino a la laguna de Oberaba para unir en el futuro, el puerto a construirse sobre una sus márgenes.

Sus propuestas eran de gran interés para el comercio de la cuenca del Plata, porque permitía comunicar las fértiles praderas del Mato Grosso con los puertos de salida Montevideo y Buenos Aires. Los caminos de los ríos tentaban a los comerciantes e industriales de la carne con sus atractivas facilidades de embarque, y con las riquezas que podía proporcionar una región apenas conocida.

El recorrido y su meticulosa inspección tenía como fin trasladar el saladero a las costas de la laguna de "... Oberaba [que poseía] inmensas ventajas sobre Descalvados... pues el camino a Corumbá se acortaba en 60 leguas..." y nada se oponía a que los barcos a vapor que "... llegan de Corumbá atraque al saladero pues sus canales son inmejorables... la carga llegaría a Montevideo sin trasbordo alguno, quedando a más la rapidez en la comunicación con Corumbá... En lugar de ese pequeño vapor con costo de tripulación... [y] ... aumento de combustible, puede ponerse uno desde Buenos Aires... [que] ...aumentaría también la comunicación en aquella plaza..." (51) Todo se complementaba con el arribo más rápido río abajo del traslado de la peonada y la mayor agilidad de las comunicaciones mediante la correspondencia.

La necesidad de comunicación y transporte hacía necesario traer caballos y mulas del Paraguay, pero el viaje los deterioraban y demoraban un mes en restablecerse, una mejor solución era el arreo por tierra desde Corrientes, llegando en buenas condiciones en sesenta días.

¿Cuál era la ubicación geográfica de Descalvados? Se encontraba casi en el centro de los campos, principal lugar de pastura de las reses. Se preguntaba, cuál era la calidad de los ganados? Su aspecto en carnes en general era buena, variaba "... su tamaño y gordura en relación al campo... [que] obedece a la clase de sus pastos, a las aguadas... en este cálido país el agua desempeña el principal papel." (52) La propuesta de un proyecto industrial modernizador, se acompañaba de la necesidad de amansar animales para convertirlos en lecheros.

Las alambradas y los corrales no podían construirse de manera similar a los campos rioplatenses, sólo se usaba el método de alambrado bajo y cerco de palmas, según la "costumbre del país". Para futuras tareas proponía incentivar la industria forestal. En el momento se podían explotar los árboles existentes en las construcciones de la estancia y del saladero. Además, se debía eliminar de los campos a animales que consideraba una plaga, los tigres, que depredaban las haciendas. En cuanto a la alimentación de peones y de toda la mano de obra zafra, se solucionaba y abastecía con la pesca y la caza abundante.

Con minuciosidad de empresario planteó una serie de pautas que denominó "Organización de Trabajos". Su finalidad era dirigir las labores de reconstrucción del establecimiento y transformarlo en el "... primero en el mundo en su género... el saladero quedará totalmente separado de la estancia y el será comprador de los ganados que faene...", y demostraba que, para la manufactura de carne se podía crear una sociedad con capitales extranjeros, pero la dirección y superintendencia quedarían en sus manos. (53)

El personal jerárquico de la estancia se constituía con un mayordomo. Los campos se subdividirían en un reducido número de fracciones y puestos, para no tener un exceso de capataces, peones estables y para las remontas, se contratarían zafrales. El mayordomo llevaría regularmente un Diario de todos los sucesos que debía remitir quincenalmente a Buenos Aires, lugar de su residencia.

La responsabilidad inmediata del mayordomo era controlar y conservar las tropillas caballares. Este era uno de los graves problemas a solucionar si se quería tener éxito en las estancias y en el saladero. Y le recordaba "... establecer penas severas a todo peón que sin fundado motivo, galope su caballo, los avisos chasques deberán hacer en mulas." (54)

Otro aspecto importante se refería a la vida de relación de capataces y peones. Sus necesidades dependerían de una casa de comercio, pulpería bien surtida en el centro de la propiedad, así la peonada no abandonaba los establecimientos, no vagaba por tan extenso territorio y no causaba problemas de pillaje y abigeato. El Mayordomo giraría "...mensualmente sus sueldos, dando vales, previo haber pasado las listas respectivas al Encargado..." y concluía "... como el método de trabajo va a sufrir un cambio total es necesario que les haga entrar en ello dulcemente..." (55) El estanciero-saladerista juzgaba las dificultades de organizar un sistema de trabajo con una población itinerante y poco sujeta a faenas estables. En sus propuestas de progreso y orden para alcanzar beneficios satisfactorios indicaba prácticas moralizadoras de combatir "... por todos los medios la borrachera, vicio que aqueja a la mayoría de estos peones y facenderos." (56) Y controlar la alimentación, eliminando casi la carne, causa de actitudes violentas entre los hombres da campo, teoría aceptada en la época, para sustituirla por la mandioca, el maíz y el arroz.

El mayordomo pensaba contratarlo en Montevideo, pues tenía más confianza en un hombre de su país que en un extraño, un extranjero que no defendería sus intereses. La empresa era demasiado importante para dejar el puesto en manos de un brasilero.

Su compañero de exploraciones e investigaciones, el Dr. Emilio Soulez fue para Cibils Buxareo un colaborador activo, con una meta definida: modernizar el establecimiento ocupado por unas tres hectáreas con excelentes vías de navegación desde el saladero a Corumbá.

Las construcciones del antiguo establecimiento eran un corral de palmas "según uso del país" muy necesitado de reparaciones, donde se ubicaban 200 cabezas de ganado. Se levantaría una manga y dos portones "... para facilitar la embretada..." La portera y el brete de palmas era demasiado viejo y necesitaba una nueva construcción. (57)

La playa de matanza con techo de hierro galvanizado era en extremo bajo, el piso estaba deteriorado y los armazones para colgar los cuartos vacunos y las mantas eran muy escasos. Se necesitaba ampliar la playa para permitir la circulación del aire y el "... tránsito a la fábrica proyectada..." Existía un depósito de sal y una grasería con cinco tinajas: una para 300 cabezas, otra para 200 y dos para cien, una prensa con su tacho para refinar la grasa y en un galpón pequeño, dos calderas a vapor con chimeneas de material, todo se encontraba abandonado y para refraccionar. Las tinajas se destinarían en el nuevo establecimiento para depósitos de agua y para recibir las cenizas de la madera de la que se extraería "...la potasa que se emplearía para jabón." Los galpones para los

depósitos de cueros, grasas y sebos se hallaban derrumbados, al igual que la herrería y la carpintería. (58)

La propuesta tecnológica con sus últimos adelantos era instalar una fábrica de carnes conservadas y sus derivados. Seguros de que las inversiones de los capitales rendirían ganancias en poco tiempo, modificaron la planta de producción, instalando un gran galpón de madera de cedro y techo de hierro galvanizado, además de "...estaqueadores de cueros con cadenas y encerados para tapar los cueros extraídos [para su envío a] Europa..." El nuevo establecimiento tendría bomba, depósito de agua, una carpintería y herrería, todo accionado a vapor. El embarque de los productos se realizaría en muelle y puerto propio.

El químico Soulez se dedicó a acondicionar las habitaciones de los peones, que en ese momento eran ochenta y consideró, que el buen funcionamiento del saladero requería doblar el número de los trabajadores. Además era necesario otorgarles ciertas comodidades y hábitos de higiene: construir un comedor, habitaciones aireadas, amplias las salas de baños –entre dos o tres- con depósitos de 300 y 400 litros de agua, a más de dos "... cuartitos letrinas reservados..." Junto al núcleo habitacional se levantaría un horno de pan y una quinta para cultivar legumbres, frutas y verduras. También una tienda de vituallas o pulpería, si los peones gastaban sus sueldos que fuera dentro de la empresa, no en comercios extraños a los intereses del dueño. (59)

Todas las construcciones se levantarían de ladrillos cocidos y crudos, con techos de madera de cedro de abundancia en el lugar, todo debía ser sólido, bien blanqueado, cuidando que los edificios de la empresa fueran a la moderna. Para llevar adelante la obra se necesitaba con urgencia una lancha pequeña a vapor para traer materiales: piedras, cal, hierro de Corumbá. [ver mapa]. (60)

La inversión se puede considerar desmesuradas para la época, y dedicada a un negocio de precaria colocación en los mercados consumidores. Pero Jaime Cibils Buxareo tenía conexiones y esperaba contar con capitales franceses y belgas, interesados en la producción de carnes conservadas para sus ejércitos, aunque en el período, pocas fueron las guerras europeas, pero serían fáciles de colocar para mantener el orden en sus colonias y sus ambiciones imperiales.

Cibils Buxareo administró desde sus comienzos las estancias y el saladero. En 1892 fue nombrado cónsul de Argentina en Corumbá. En 1895, entró en sociedad con la firma belga "Société Anonyme Compagnie de Produits Cibils à Anvers" e incorporó las marcas "La Conserva Bouillon Cibils" y "Cibils Descalvados".

Las transformaciones de modernizadoras propuestas con tanto detalle y minuciosidad para instalar un establecimiento modelo en medio de la lejana región, llegaban tarde, el negocio de la carne tasajo se estaba desmoronado y el de las conservas se enfrentaba al frigorífico. El saladero de los Cibils prosperaba, pero no como era de esperar. El dinero que Jaime Cibils i Puig entregó a su hijo fue una inversión riesgosa. El comerciante no recibió las ganancias esperadas por los negocios de ese promisorio, pero peligroso territorio. Hasta la muerte de Cibils Buxareo en Buenos Aires, en 1907, se continuaron con las actividades, donde colaboraron parientes y allegados de confianza de la empresa, que giraba bajo su nombre.

En 1884 Jaime Cibils Buxareo firmó conjuntamente con su esposa Florentina de las Carreras, el reconocimiento como único propietario a su padre de la “Estancia de Cambará”, sus ganados y del saladero de Descalvados.

“Próximo a emprender viaje para la Estancia de Cambará Provincia de Mato Grosso, Brasil y para evitar dificultades o dudas que pudiese sobrevenir en cualquier tiempo y por cualquier motivo.

Vengo a declarar, que la dicha estancia y demás campos y ganados adquiridos de la Testamentaria del Mayor Joao Carlos Pereira Leite, de su Sra madre y del hermano Dn. José Augusto Pereira Leite y demás familia, así como el antiguo saladero hoy fábrica de Descalvados adquiridos de Dn. Rafael Del Sar, aunque está todo construido en mi nombre ha sido pago con dinero exclusivo de mi Sr. Padre Dn. Jaime Cibils y a quien por lo tanto le pertenece todo, no habiendo sobre esas propiedades gravamen alguno.

Firma conjuntamente conmigo esta declaración mi esposa.

Buenos Aires, 5 de setiembre de 1882.

Jaime Cibils Buxareo Florentina de las Carreras” (61)

Poco conocemos de las transacciones mercantiles de las estancias y el saladero, pero cuando se procedió a la partición sucesoria de Jaime Cibils i Puig, los herederos no reclamaron los bienes de Mato Grosso y su hijo Jaime, sólo apareció como deudor de los demás causahabientes por un monto de 438.000 pesos fuertes entregados por su padre para un negocio sin especificar sus fines. Existía la posibilidad que Jaime Cibils Buxareo se transformase en propietario, ya que todo estaba a su nombre y no tenía que realizar nuevas escrituras, ni proceder al cambio de firma del saladero y de las estancias. (62)

Cuando falleció su madre, Plácida Buxareo de Cibils, en 1891, se liquidaron los bienes correspondiente a la porción ganancial, donde Jaime Cibils Buxareo declaró una deuda de 149.533 pesos fuerte. (63).

Notas.

1.- Hermann Burmeister, *Viaje por los estados del Plata con referencia especial a la constitución física y al estado de cultura de la República Argentina realizado en los años 1857.1858.1859 y 1860*. Buenos Aires, Unión Germana en la Argentina, 1944. T. 3, p. 85.

2.- [Andrés Lamas], *Los “Apuntes Estadísticos” del Dr... prólogo de Horacio Arredondo (hijo)*. Montevideo, Imp. El Siglo Ilustrado, 1928. p. 75.

3.- Adolfo Vaillant, *La República Oriental del Uruguay*. [Buenos Aires, s/ed. 1872]. pp. 86-87.

4.- LA NACIÓN, Montevideo, 1860/11 julio.

COMERCIO DEL PLATA. Montevideo, 1856/26 de agosto.

Con anterioridad se interesó en el remate del saladero de Carlos García, instalado en puntas del Tigre del lado oeste de la farola del Cerro. Comprendía cinco cuadradas sobre el Río de la Plata y 27 cuadradas de fondo, su superficie alcanzaba 132 cuadradas y 1.200 varas cuadradas. Era un istmo con un puerto espacioso, casa habitación, canchas, corrales y muelle de piedra para embarcar los productos, además de varias caleras que rendían alquiler.

- 5.- A.G.N.A.J. Juzgado Letrado en lo Civil e Intestado 2°. Montevideo, 1888. Herederos de Jaime Cibils. Sobre inventario y división de bienes. Folio 127.
- 6.- Administración Nacional de Educación Pública, *Salto de ayer. Crónicas y Documentos*. Salto, [s/ed., 1993]. Extractado del Libro N° 41 de la Jefatura de Policía de Salto, 1885-1886. p. 156.
- 7.- Ibid. Ibid. pp. 156-157.
- 8.- Eduardo Acevedo, *Anales históricos del Uruguay*. Montevideo, Casa A. Barreiro y Ramos S.A., 1933. T. IV, p. 309.
- 9.- F. A. Berra; Agustín de Vedia; Carlos Ma. de Pena, *Álbum de la República Oriental del Uruguay compuesto para la Exposición Continental de Buenos Aires*. Montevideo, Imprenta y Encuadernación de Rius y Bercchi, 1882. p. 189.
- 10.- Lima Figueiredo, *Terras de Matto-Grosso e da Amazonia*. Río de Janeiro, Editora S. A. A. Noite, s/f. ed. pp. 88-89.
- 11.- [Pascual Lena], *Derrotero de navegación del Río de la Plata y sus afluentes, con instrucciones para las recaladas y derrotas en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Talls. Grafs. de L. J. Rosso y Cia., 1910. pp. 218 y 221.
- “El Puerto de Montevideo es el único del Río de la Plata que hasta la fecha [1898] merece el nombre de puerto de mar. Tiene la figura de una herradura abierta al S. S.O. con un ancho en su boca de 1 y 1/2 milla de largo, hasta donde pueden ir a fondear las embarcaciones de cabotaje.”
- “Los navegantes encuentran en Montevideo toda suerte de recursos, siendo todos los comestibles que se adquieren de muy buena calidad-
También se encuentra allí toda clase de artículos navales.
Igualmente se puede conseguir la revisión del fondo de los buques, habiendo dos diques de carena, que son el Cibils, sobre la costa del Cerro por el lado de la bahía, y el Mauá que está en la ciudad entre punta Teresa y Pérez, y a unas cuadras de la Iglesia protestante.”
- 12.- [Richard Burton], *Richard Burton en el Uruguay. Crónicas del explorador del Nilo y traductor de Las Mil y una Noches en la Banda Oriental. 1868-1869*. Montevideo, Cal y Canto Editorial, 1998. p. 129.
- 13.- [Borrador de una nota del Ministerio de Relaciones Exteriores de Francia. Montevideo, 1854/30 abril] en *Revista Histórica*, Montevideo, T. XXXII. p.571.
- 14.- Woodbine Parish, *Buenos Aires y las Provincias del Río de la Plata*. Buenos Aires, Hachette, 1958. p. 348.
- 15.- Jorge Thompson, *La guerra del Paraguay*. Buenos Aires, Editor Juan Palumbo, 1910. p. 29.
- 16.- Lobo y Riudavets, *Manual de navegación del Río de la Plata y de sus principales afluentes con instrucciones para la recalada y derrotas de ida y vuelta a Europa, según los documentos más fidedignos nacionales y extranjeros por los señores...* Madrid, Estb. Tipogco. De Forta, 1868. p. 287.
- 17.- Thomas J. Page, *La Plata, the Argentina Confederation and Paraguay, [1853,54,55 and 56]*. London, Thubner & Co. 1859. pp. 38 y 65.
- 18.- Ibid. Ibid. p. 92.
- 19.- George Augustus Peabody, *South American Journals. 1858-1859*. Salem, Peabody Museum, 1937. pp. 38 a 40.
- 20.- Francisco Seeber, *Cartas sobre la Guerra del Paraguay, 1865-1866*. Buenos Aires, Talleres Gráficos de L. L. Rosso, 1907. p. 31.
- 21.- William Hadfield, *Brasil, el Río de la Plata y el Paraguay visto por un viajero en 1852*. Buenos Aires, Editorial Difusam, 1943. pp. 164-165.

22.- Bartolomé Bossi, *Viaje pintoresco por los ríos Paraná, Paraguay, San Lorenzo, Cuiaba y el Arino tributarios del grande Amazonas*. París, Lib. Parisiense Dupray de la Maherie, 1865. Dedicatoria, s/n. de página.

23.- Ibid. *Ibid.* p. XI.

24.- [Pascual Lena], *Ob. cit.* p. 138.

[El río Bermejo de difícil derrota, era útil para extraer maderas. Fue recorrido en 1852 por Tomás J. Page de la marina de guerra de Estados Unidos, comisionado además para levantar planos costeros del Paraná, Paraguay, Uruguay y afluentes. Construyó un vapor pequeño de ruedas “El Pilcomayo” y lo remontó 120 millas, pero tuvo que retroceder porque no podía romper la corriente, sólo lo hacía a 4 millas por hora.] “El capitán Lavarello intentó la navegación descendiendo el río con una chata, y luego remontándolo con el vapor explorador, el que se encuentra en el lecho del río, perdido.” [Continuamente se abren caminos en el lecho y siembran raigones].

25.- LA REVISTA MERCANTIL. Montevideo, 1874/10 marzo.

26.- EL FERRO-CARRIL. Montevideo, 1882/13 abril.

27.- Bartolomé Bossi, *Ob. cit.* pp. 24-25.

28.- Ibid. *Ibid.* p. 42.

J. C. R. Millet de Saint-Adolphe, *Diccionario Geográfico, Historico e descriptivo do Imperio de Brazil*. París, J. P. Aillaud Editor, 1845. T. 1, pp. 298-299.

Corumbá, población de la provincia de Goyaz, sobre el ríos del mismo nombres y a tres leguas al sur de la villa Meia Ponte.

29.- Bartolomé Bossi, *Ob.cit.* p. 77.

J. C. R. Millet de Saint-Adolphe, *Ob. cit.*, T. 1, pp. 310-312.

Cuiabá, ciudad capital (1820) de la provincia de Mato Grosso, situada a media legua del mismo nombre.

30.- Lino Figueiredo, *Ob. cit.*, p.89.

31.- [Jaime Cibils Buxareo], [Viaje en Julio de 1881 a Villa María]. Inédito, s/n. de páginas.

J. C. R., Millet de Saint Adolphe. *Ob.cit.* T. 2, p. 778.

Villa María, pequeña y antigua villa-presidio de la provincia de Mato Grosso en la comarca de Cuiaba. Existía un destacamento militar en la frontera con Bolivia, donde se hallaba el territorio neutral de Salinas y una hacienda imperial de Cuissara donde se criaba ganado vacuno y caballar.

[Pascual Lena], *Ob. cit.* pp. 135 y 145.

“Durante las crecientes regulares, puede efectuarse la navegación de este río [Paraguay] con buques de 12 a 14 pies de calado, llegando hasta Asunción. Los que calan 9 podrán llegar a esta ciudad en cualquier época del año; con las crecientes pueden llegar hasta Curumbá (Territorio Brasileiro). Los que calan de 7 a 8 pies arriban a dicha ciudad y cuando las agua bajan los de 4 a 5 pies de calado.”

“Curumbá esta ciudad se encuentra a 18 grados de latitud y a poca distancia de la fortaleza antes nombrada, a pocas millas de la desembocadura de los ríos Miranda y Tacuarí. Está sobre la margen derecha y a la orilla sobre una barranca a pique. Tiene regular comercio; a este punto llegan vapores del Lloyd Brasileiro, que salen de Montevideo; además del vapor de la empresa Mihanovich que saliendo de la Asunción llega hasta Cuiaba.

En la ciudad de Curumbá [Corumbá] a más de tener permanentes en su puerto varios pequeños buques de guerra, el gobierno brasileiro mantiene constantemente un regular ejército para contrarrestar los movimientos revolucionarios que suelen producirse de tiempo en tiempo en esa zona.

Esta es la última ciudad brasileña hasta donde llegan los vapores que salen de Montevideo y Buenos Aires...”

32.- [Jaime Cibils Buxareo], [Viaje en julio de 1881 a Villa María]. Inédito, s/n de pags.

33.- Ibid. Ibid.

34.- Ibid. Ibid.

35.- Ibid. [A las tierras de Cambará, 10 de agosto de 1881]. Inédito, s/n de pags.

36.- Ibid. Ibid.

37.- Ibid. Ibid.

38.- Ibid. Ibid.

39.- Ibid. Ibid.

40.- Ibid. Ibid.

41.- Ibid. Ibid.

42.- Ibid. [Buenos Aires, 31 de octubre de 1881]. Inédito, s/n de pags.

43.- Ibid. [Villa María, 9 de setiembre de 1882]. Inédito, s/n de pags.

44.- Ibid. [Informe General]. Inédito, s/n. de pags.

45.- Oberaba es una extensa laguna que surge del cruce de los ríos Curiche o Curixe y Carascará afluentes del Paraguay.

J. C.R. Millet de Saint-Adolphe, *Ob cit.* T. 2, p.167.

Oberava o Oberaba, se encuentra junto a la sierra de Insua. Es circular de 3 leguas de diámetro y tiene dos desagüaderos, uno se comunica con el Paraguay y otro, al sur pasa por detrás de la sierra de Insua y va a comunicar con la laguna de Gavia.

46.- [Jaime Cibils Buxareo], [Informe General]. Inédito, s/n de pags.

47.- Ibid. [Segunda parte del Diario, setiembre]. Inédito, s/n de pags.

48.- Ibid. Ibid.

49.- Ibid. [Informe General]. Inédito, s/n de pags.

50.- Ibid. Ibid.

51.- Ibid. Ibid.

52.- Ibid. Ibid.

53.- Ibid. [Organización de los trabajos a desarrollar]. Inédito, s/n de pags.

54.- Ibid. Ibid.

55.- Ibid. Ibid.

56.- Ibid. Ibid.

57.- Ibid. [Informe sobre el Saladero de Descalvados por el Dr. Don Emilio Soulez]. Inédito, s/n de pags.

58.- Ibid. Ibid.

59.- Ibid. Ibid.

60.- Ibid. Ibid.

61.- [Jaime Cibils Buxareo], [Constancia de Propiedad de la Estancia de Cambará y del Saladero de Descalvados, 1884]. Inédito, Archivo Alberto Cibils Hill.

62.- A.G.N. A.J. Juzgado en lo Civil e Intestado 2°. Montevideo, 1888. Herederos de Dn. Jaime Cibils. Sobre inventario y división de bienes. Folio 155 vuelta.

63.- A.G.N. A.J. Juzgado en lo Civil e Intestado 2°. Montevideo, 1891. Sucesión de Plácida Buxareo de Cibils. Liquidación, división y partición de bienes inmuebles, muebles, alhajas, acciones y créditos a su favor. Folio 112 vuelta.





