

<http://dx.doi.org/10.18232/20073496.1612>

Artículos

El poder infraestructural en Uruguay durante la Primera Globalización

Infrastructural power in Uruguay during the First Globalization

Camilo Martínez-Rodríguez¹, *  0000-0002-6711-9159¹ Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.* Correspondencia: camilo.martinez@cienciassociales.edu.uy

Resumen. Este artículo analiza el despliegue territorial del Estado uruguayo durante la Primera Globalización mediante la construcción de un índice subnacional basado en una media geométrica ponderada del poder infraestructural. La medición integra capacidades fiscales, coercitivas, educativas y de infraestructura, lo que permite identificar desigualdades territoriales en la provisión de bienes públicos. Los resultados muestran que la presencia estatal fue internamente heterogénea y respondió a lógicas diferenciadas según los tipos de territorio. Asimismo, se observa una correspondencia territorial entre mayor diversificación estatal y niveles más elevados de desarrollo económico, aunque esta relación no fue mecánica. El estudio sugiere que el territorio fue el resultado de un proceso histórico de construcción estatal, económica y social.

Palabras clave: Primera Globalización; capacidades estatales; poder infraestructural.

Abstract. This article analyzes the territorial deployment of the Uruguayan state during the First Globalization by constructing a subnational index based on a weighted geometric mean of infrastructural power. The measure integrates fiscal, coercive, educational, and infrastructural capacities, thereby enabling the identification of territorial inequalities in the provision of public goods. The results show that the state's presence

CÓMO CITAR: Martínez-Rodríguez, C. (2026). El poder infraestructural en Uruguay durante la Primera Globalización. *América Latina en la Historia Económica*, 33(X3), e1612. <https://doi.org/10.18232/20073496.1612>



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional

was internally heterogeneous and responded to different logics depending on the type of territory. Furthermore, a territorial correlation is observed between greater state diversification and higher levels of economic development, although this relationship was not mechanical. The study suggests that the territory was the result of a historical process of state, economic, and social construction.

Key words: First Globalization; state capacity; infrastructural power.

JEL: N46; N76; N96.

Recibido: 17 de octubre de 2025.

Aceptado: 6 de abril de 2026.

Publicado: 14 de julio de 2026.

INTRODUCCIÓN

El debate internacional sobre la relación entre capacidades estatales y desarrollo sitúa al concepto de poder infraestructural como eje central de la literatura especializada. Siguiendo a Mann (1984), estos enfoques destacan la habilidad del Estado para desplegar acciones que trascienden intereses particulares a lo largo de su territorio. En este sentido, las capacidades estatales resultan fundamentales, ya que garantizan recursos económicos (Besley y Persson, 2011; Dincecco, 2015; Dincecco y Katz, 2014) y hacen posible la provisión territorial de bienes públicos esenciales (Arroyo y Lindert, 2016; Booth, 2007; Cingolani, 2013; Ogilvie, 2022).

Este enfoque ha contribuido a profundizar la comprensión histórica de la formación estatal y de su papel en el desarrollo (Johnson y Koyama, 2017), así como a explicar las divergencias entre economías centrales y periféricas (Cárdenas, 2010; Frankema y Booth, 2019; Mazzuca, 2021; Roy, 2019). Sin embargo, una parte significativa de la producción académica carece de un abordaje empírico que problematice el alcance territorial desigual del Estado desde una perspectiva multidimensional (Giraudy, 2012; Hendrix, 2010; O'Donnell, 1993, 2008; Soifer, 2012). Pese al uso extendido de conceptos como capacidad estatal y poder infraestructural, son escasos los estudios que capturan los matices geográficos de la presencia estatal mediante construcciones empíricas de carácter multidimensional. En este marco, el presente artículo propone, a partir del caso uruguayo al cierre de la primera década del siglo xx, una nueva aproximación empírica al poder infraestructural basada en la construcción de un índice sintético subnacional que integra diversos indicadores de capacidades estatales.

En el marco de la Primera Globalización, Uruguay presenta una trayectoria singular por sus elevados niveles de recaudación y gasto público en el contexto regional (Bértola et al., 2023; Martínez, 2026). A ello se suma su particular configuración territorial: se trata de uno de los Estados latinoamericanos de menor extensión geográfica, carece de grandes accidentes naturales y se caracteriza por el predominio de una extensa pradera rural junto con un eje portuario concentrado en la capital desde la época colonial (Brandt, 2022; Moraes, 2024; Reyes et al., 1965; Sala de Tournon y Alonso, 1986). A diferencia de otras experiencias históricas marcadas por dinámicas regionales complejas y por accidentes geográficos que influyeron en la conformación desigual del Estado y de la economía, el caso uruguayo permite extraer aprendizajes relevantes sobre el despliegue territorial del Estado en América Latina durante este momento histórico.

En términos metodológicos, la principal contribución del estudio radica en el análisis de un Estado pequeño en extensión territorial, pero fuerte en términos fiscales dentro del contexto latinoamericano de comienzos del siglo xx. A partir de una construcción empírica novedosa y multidimensional, el trabajo integra distintos componentes de las capacidades estatales con el objetivo de ofrecer una medición concreta del poder infraestructural. Sobre la base de indicadores subnacionales, se identifican dimensiones constitutivas –como la recaudación fiscal, la provisión de bienes públicos y las vías de comunicación–, lo que permite articularlas en un marco analítico común y ofrecer una visión conjunta del grado de diversificación o especialización del Estado uruguayo en el periodo analizado.

Luego de esta introducción, el artículo se organiza en cuatro secciones. En primer lugar, se presentan las características históricas del vínculo entre el Estado y el modelo agroexportador en América Latina durante la Primera Globalización, con el propósito de situar el caso uruguayo en ese contexto. En segundo lugar, se expone la sección metodológica, en la que se detallan las fuentes utilizadas para construir los indicadores del índice sintético multidimensional, así como los métodos de estandarización y agregación. Antes de las conclusiones, se incluye una sección dedicada a los resultados centrales, organizada en dos apartados. El primero examina la distribución territorial desigual del Estado en Uruguay hacia 1910, mientras que el segundo analiza la correlación positiva entre el índice de capacidades estatales y el valor agregado bruto per cápita departamental. Los resultados muestran que allí donde la presencia estatal era más diversificada también se registraban mayores niveles de actividad productiva. Esta evidencia no permite establecer una direccionalidad causal, pero sugiere la existencia de una vinculación estructural entre ambos fenómenos y delimita un escenario particularmente fértil para futuras investigaciones.

ESTADO, DESARROLLO Y GLOBALIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA (ca.1870-1913)

Desde la segunda mitad del siglo xix, la expansión del capitalismo en América Latina y el Caribe fue impulsada tanto por factores externos –como la reducción de los costos de transporte y las innovaciones en la navegación y el ferrocarril (O’Rourke y Williamson, 2001; Stearns, 2010)– como por transformaciones internas asociadas al proceso de construcción estatal. Durante el siglo xix, la región atravesó ciclos persistentes de inestabilidad política y conflictos internos que incidieron de manera decisiva en la configuración de sus estructuras económicas, fiscales y sociales (Centeno, 2002; Garavaglia, 2010; Garavaglia et al., 2012; López-Alves, 2000). En este contexto, la consolidación de patrones productivos agroexportadores impuso exigencias concretas a los Estados en formación, entre ellas la definición y garantía de los derechos de propiedad, la promoción de mercados de factores, la pacificación del territorio y el desarrollo de infraestructuras capaces de articular los espacios internos con los circuitos internacionales (Bértola y Ocampo, 2013).

Los estados desempeñaron un papel central en la emergencia del modelo agroexportador y, a su vez, encontraron en el comercio exterior su principal sustento económico a través de los impuestos a las importaciones (Bértola et al., 2023; Garavaglia, 2019; Peres-Cajías, 2014; Sánchez, 2011). En materia de provisión de bienes públicos, una proporción significativa del gasto se destinó a funciones primarias, tales como la organización administrativa, el financiamiento de la defensa y el servicio de la deuda pública. Este último componente mantuvo, en distintos momentos, una estrecha vinculación con la expansión de las vías de comunicación –como los ferrocarriles– y con la realización de mejoras portuarias (Bignon et al., 2015; Centeno, 2002; Garavaglia et al., 2012; Jáuregui, 2005; Regalsky y Salerno, 2009).

En este marco general, Uruguay se consolidó entre las economías más dinámicas de América Latina (Bértola y Ocampo, 2013; Bulmer-Thomas, 1998). En términos fiscales, el país se destacó por su elevado desempeño recaudatorio, favorecido por el tamaño relativamente reducido de su población y por su temprana integración a los circuitos atlánticos (Bértola et al., 2023; Gelman, 2011). A inicios de la Primera Globalización los ingresos y gastos públicos uruguayos superaron a los de buena parte de la región y, hacia el cierre del periodo, el país alcanzó algunos de los niveles más altos de alfabetización (Astorga et al., 2005) (véase cuadro 1). De este modo, el caso uruguayo combina fortalezas institucionales con un desempeño económico y social destacado en el contexto latinoamericano, lo que lo convierte en un escenario particularmente adecuado para analizar el despliegue territorial de las capacidades estatales.

Cuadro 1. Indicadores fiscales, sociales y económicos de América Latina, 1910-1913

<i>Países</i>	<i>Recaudación tributaria per cápita (1910)^a</i>	<i>Gasto público per cápita (1910)^a</i>	<i>Tasa de alfabetización (1910)^b (porcentaje)</i>	<i>Líneas férreas por cada 10 000 habitantes (1913)^c</i>	<i>Producto bruto interno per cápita (1913)^d</i>
Argentina	10.05	5.57	60 %	4.27	6.052
Uruguay	9.32	4.89	65 %	2.19	4.838
Chile	7.91	4.46	53 %	2.19	4.836
México	1.63	0.63	30 %	1.27	2.004
Bolivia	0.36	0.35	20 %	0.67	1.862
Perú	1.42	0.07	29 %	0.83	1.645
Colombia	1.95	-	39 %	0.17	1.347
Brasil	1.57	1.36	35 %	0.94	1.046

Fuentes: elaboración propia con base en ^a cifras expresadas en libras esterlinas corrientes (recaudación per cápita: Bértola et al., 2023, p. 31); gasto per cápita: Martínez (2026, p. 6); ^b Astorga et al. (2005, p. 790); ^c Bignon et al. (2015, p. 1282, Table 1) y ^d Bolt y van Zanden (2025), cifras en dólares de 2011.

Al igual que trabajos recientes que evidencian marcadas heterogeneidades internas en las economías latinoamericanas (Tirado-Fabregat et al., 2020; Valencia, 2023), el despliegue territorial del Estado también refleja profundas desigualdades. Un área con amplia documentación histórica es la educación primaria, que hacia fines del siglo XIX y comienzos del XX adquirió un fuerte componente público. La evidencia disponible indica que dicho despliegue no fue uniforme, sino que estuvo condicionado por factores geográficos, económicos y políticos que determinaron su consolidación en distintos países de la región (Aboites, 2012; Colistete, 2019; Fuentes-Vásquez, 2019; Ladeuix y Schiaffino, 2020a; Martínez, 2023a).

En cuanto al vínculo entre capacidades estatales y el modelo de desarrollo durante la Primera Globalización, pueden identificarse cuatro áreas clave que estructuran esta relación bidireccional. En primer lugar, el comercio exterior constituyó el eje central de la recaudación tributaria, lo que permitió a los Estados disponer de recursos para desplegar acciones en el territorio (Bértola et al., 2023; Garavaglia, 2010, 2019). En segundo lugar, esta disponibilidad de ingresos facilitó la provisión de bienes públicos esenciales para los modelos agroexportadores –como la pacificación,

la estabilidad social y la definición de los derechos de propiedad privada—, en un contexto de gasto público orientado a actividades de defensa durante gran parte del siglo XIX y comienzos del XX (Centeno, 2002; Garavaglia et al., 2012, 2013).

Un tercer ámbito de esta relación fue la expansión de las vías de comunicación —terrestres, fluviales e informativas—, donde el Estado, aun cuando desempeñó un papel subsidiario, resultó fundamental para viabilizar la inversión privada, como ocurrió en el desarrollo ferroviario (Bignon et al., 2015; Herranz-Loncán, 2014). En el terreno informativo, investigaciones recientes señalan que las capacidades fiscales de Chile y Argentina se fortalecieron mediante la generación de estadísticas y sistemas de información que facilitaron la recaudación (Hau et al., 2023). Este proceso requirió tanto herramientas técnicas como una presencia material del Estado en el territorio, expresada a través de oficinas públicas, servicios postales e instituciones encargadas de recopilar y sistematizar datos.

Finalmente, en el ámbito educativo, las capacidades estatales contribuyeron a la expansión territorial de la instrucción primaria. Este proceso trascendió el caso latinoamericano y se inscribió en una tendencia de alcance global (Boli et al., 1985; Mitch y Cappelli, 2019). Asimismo, la expansión educativa fortaleció la cohesión nacional mediante la difusión de valores y normas compartidas (Benavot y Riddle, 1988; Mussachio et al., 2014).

En suma, la interacción entre capacidades estatales y modelo agroexportador durante la Primera Globalización configuró un entramado complejo de condicionantes económicos, políticos y territoriales. El análisis de su articulación exige una perspectiva histórica y un abordaje metodológico capaz de identificar variaciones a escala subnacional. En la siguiente sección se detalla la estrategia analítica adoptada para examinar este fenómeno en el caso uruguayo.

FUENTES Y METODOLOGÍA

La principal contribución metodológica y empírica de este artículo radica en la construcción de un índice subnacional de capacidades estatales para Uruguay hacia el cierre de la Primera Globalización. En línea con investigaciones recientes sobre divergencias productivas e históricas a escala subnacional (Castro y Willebald, 2022; Muinelo-Gallo y Rodríguez, 2019; Rodríguez y Willebald, 2024), así como con estudios que problematizan las diferencias territoriales en el marco del modelo agroexportador uruguayo (Travieso, 2018, 2023; Travieso y Herranz-Loncán, 2023), este trabajo propone una aproximación empírica basada en una medición multidimensional de las capacidades estatales (Booyesen, 2002). Este enfoque busca capturar las divergencias en el alcance territorial del Estado uruguayo y su distribución desigual en el espacio a comienzos del siglo XX.

Esta propuesta dialoga con la crítica de Soifer (2012), quien subraya la necesidad de construir mediciones que capten el despliegue territorial del Estado para aproximarse al poder infraestructural. La creación de un índice subnacional aplicado al Uruguay de la Primera Globalización constituye un aporte para desarrollar herramientas analíticas que problematicen el alcance efectivo del Estado en el espacio geográfico.

En consonancia con Mann (1984), quien entiende el poder infraestructural como la capacidad del Estado para penetrar y desplegar acciones territorialmente, este trabajo operacionaliza el concepto a partir de dimensiones observables del accionar estatal en el espacio subnacional. El índice multidimensional se construye con cinco dimensiones relevadas a nivel departamental: a) recaudación fiscal, b) gasto coercitivo, c) infraestructura escolar, d) conexiones ferroviarias y e) infraestructura postal.

La selección responde a dos criterios complementarios. Primero, la disponibilidad de información sistemática y desagregada por departamento hacia 1910. Uruguay cuenta para ese periodo con fuentes primarias consistentes –memorias ministeriales y estados de cuenta de la nación– que reportan información cuantitativa para las diecinueve unidades departamentales, división administrativa consolidada a fines del siglo xix. Segundo, la pertinencia histórica de estas funciones en el contexto de la Primera Globalización. Como se señaló en la sección precedente, las funciones estatales se concentraban en tareas primarias: movilización de recursos fiscales, garantía del orden interno y administración territorial, y promoción de infraestructuras que articularan el espacio nacional con los mercados internacionales. Las dimensiones seleccionadas buscan capturar empíricamente estas funciones básicas.

La inclusión de la recaudación fiscal responde a la centralidad de la movilización de recursos económicos para el funcionamiento estatal. La capacidad recaudatoria constituye una condición estructural del poder infraestructural, al permitir financiar las intervenciones desplegadas en el territorio (Bértola et al., 2023; Dincecco y Katz, 2014; Frankema y Booth, 2019). En el plano subnacional, las diferencias en recaudación reflejan variaciones en el alcance territorial de la administración fiscal y en la inserción departamental en los circuitos económicos gravados por el Estado.

En cuanto al gasto coercitivo, su financiamiento representó un componente fundamental del presupuesto público en América Latina durante el siglo xix y comienzos del xx, decisivo para garantizar la estabilidad interna, afirmar la autoridad estatal y consolidar el orden territorial (Centeno, 2002; Garavaglia et al., 2012; Rodríguez-Franco, 2016; Thies, 2005). Desde la perspectiva infraestructural, la presencia de fuerzas policiales y el sostenimiento de estructuras administrativas locales constituyen expresiones concretas de la capacidad estatal para ejercer control en el espacio.

Respecto a la instrucción pública, el gasto escolar se convirtió progresivamente en un eje de la formación estatal y en mecanismo de integración territorial, contribuyendo a la expansión de la alfabetización y la homogeneización cultural en la región (Aboites, 2012; Colistete, 2019; Fuentes-Vásquez, 2019; Ladeuix y Schiaffino, 2020b; Martínez, 2023a; Peres-Cajías, 2016). La infraestructura educativa refleja no solo inversión social, sino también capacidad administrativa para sostener servicios públicos de alcance territorial amplio.

Finalmente, en las vías de comunicación, durante la Primera Globalización las conexiones terrestres estuvieron impulsadas en su mayoría por líneas ferroviarias (Bignon et al., 2015; Herranz-Loncán, 2014), mientras que las redes postales resultaron cruciales para la circulación de información y la articulación entre espacios locales, nacionales e internacionales (Baracchini, 1981; Mattelart, 1995; Rogowski et al., 2022). Ambas infraestructuras constituyen soportes materiales del poder infraestructural, facilitando la coordinación administrativa, la integración económica y la proyección estatal más allá de los centros urbanos principales.

Los indicadores del cuadro 2 sintetizan la composición cuantitativa de cada dimensión del índice subnacional. Su selección se apoyó en dos criterios: *a)* pertinencia histórica para captar aspectos centrales del despliegue territorial del Estado hacia 1910 y *b)* disponibilidad de información sistemática y comparable a escala departamental en fuentes primarias o secundarias. Se utilizaron nueve indicadores, elaborados mayoritariamente a partir de documentación oficial contemporánea, lo que permite aproximarse empíricamente a distintas expresiones observables de las capacidades estatales en el espacio subnacional.

Cuadro 2. Descripción de dimensiones e indicadores utilizados

<i>Dimensión</i>	<i>Variables</i>	<i>Año de reporte</i>
Recaudación fiscal	Recaudación per cápita	1910
	Participación porcentual en el total nacional	1910
Gasto coercitivo	Gasto en jefaturas políticas per cápita	1910
	Guardias civiles cada 1 000 habitantes	1910
	Escuelas cada 100 km ²	1910
Instrucción primaria	Docentes cada 1 000 habitantes	1910
	Estaciones cada 100 km ²	1910
Conexiones ferroviarias	Kilometraje cada 100 km ²	1910
Estructura postal	Agencias postales cada 100 km ²	1903

Fuente: elaboración propia con base en: a) recaudación fiscal, a partir del Estado de Cuenta de la Nación (Contaduría General de la República, 1911) y del Anuario Estadístico de 1910 (Dirección General de Estadística, 1912); b) gasto coercitivo, a partir del Estado de Cuenta de la Nación de 1910 (Contaduría General de la República, 1911) y de la ley de presupuesto de 1909 (Armand Ugón et al., 1930; Departamento de Hacienda, 1907); c) instrucción pública (Dirección General de Instrucción Pública, 1916); d) conexiones ferroviarias, con base en Travieso (2018), Baracchini (1981) y Díaz (2014), mediante estimaciones espaciales en QGIS sobre mapas históricos de 1910; y e) estructura postal, a partir del Anuario Estadístico de 1904 (Dirección General de Estadística, 1907) y de la Memoria de la Dirección General de Correos (1902).

Para la dimensión educativa, los datos provienen de la *Memoria correspondiente a los años 1910 a 1914* de la Dirección General de Instrucción Pública, que releva recursos económicos destinados a la instrucción primaria pública y el número de escuelas y docentes por departamento (Dirección General de Instrucción Pública, 1916). Estos indicadores captan, por un lado, la densidad territorial de la infraestructura escolar y, por otro, la dotación efectiva de personal, dimensiones complementarias del despliegue administrativo educativo.

La inclusión simultánea de ambas variables responde a que el número de establecimientos no refleja necesariamente la intensidad del servicio. En departamentos con dispersión poblacional predominaban escuelas rurales con un único docente, mientras que en áreas urbanizadas era frecuente la concentración de varios docentes en un mismo establecimiento. Así, mientras el indicador de escuelas aproxima la capilaridad territorial del Estado, el número de docentes captura su capacidad operativa y profundidad institucional. Considerados conjuntamente, permiten una aproximación más completa al alcance efectivo de la presencia estatal.

Para la dimensión coercitiva, la información se extrajo del estado de cuenta de la nación de 1910 (Contaduría General de la República, 1911), que registra los gastos ejecutados por las Jefaturas Políticas –principal nivel de administración política departamental–, aproximando el esfuerzo fiscal destinado al sostenimiento de la autoridad estatal local. Asimismo, a partir de la ley de presupuesto de 1909 (Armand Ugón et al., 1930, p. 194) se obtuvo el número de guardias civiles asignados a cada departamento según la formulación presupuestal vigente (Departamento de Hacienda, 1907, pp. 61-86). La combinación de ambos indicadores permite distinguir entre asignación presupuestal y dotación efectiva de personal coercitivo, ofreciendo una aproximación más completa al despliegue institucional en esta dimensión.

Para la dimensión fiscal se utilizaron dos indicadores complementarios: recaudación per cápita y participación porcentual departamental en la recaudación total nacional. Ambos corresponden a 1910 y fueron contruidos a partir del Estado de Cuenta de la Nación (Contaduría General de la República, 1911) y del Anuario Estadístico de 1910 (Dirección General de Estadística, 1912). A diferencia de otras experiencias latinoamericanas, en Uruguay la administración tributaria y la definición de gravámenes estaban fuertemente centralizadas en el Estado nacional. Las diferencias observadas entre departamentos responden, por tanto, a la capacidad efectiva de recaudación en cada jurisdicción (tanto de impuestos directos como indirectos) y no a variaciones en la estructura impositiva local (Milot y Bertino, 1995, 1996).

Durante la Primera Globalización, una proporción significativa de los ingresos tributarios provenía de gravámenes al comercio exterior. En departamentos con puerto o paso fronterizo, la recaudación reflejaba en parte la localización de nodos aduaneros estratégicos; en otros casos, se vinculaba principalmente con impuestos a actividades económicas internas. Esta distinción es relevante para el poder infraestructural: la recaudación aduanera expresa control estatal sobre puntos clave de intercambio internacional, mientras que la fiscalización de actividades internas supone un despliegue administrativo más extendido y una interacción más directa con la población contribuyente. En 1910, la recaudación fuera de Montevideo representaba aproximadamente 19 % del total nacional (Martínez, 2023b, 2026), lo que evidencia el carácter altamente concentrado de la estructura fiscal y relativiza el alcance territorial de esta dimensión, sin restarle pertinencia como indicador de presencia estatal subnacional.

Para la dimensión ferroviaria se emplearon dos tipos de información complementaria. Primero, el relevamiento geoespacial de estaciones ferroviarias existentes en 1910, reconstruido por Travieso (2018) a partir de memorias oficiales y documentación empresarial. Segundo, la estimación del kilometraje ferroviario por departamento con base en mapas históricos de 1910 (Baracchini 1981, Díaz, 2014 y Travieso, 2018), mediante cálculos espaciales en QGIS que intersectaron líneas férreas con superficie departamental para captar la implantación infraestructural directa en cada jurisdicción.

La distinción entre estaciones y kilometraje es sustantiva. Mientras el trazado constituye una infraestructura lineal que atraviesa el territorio, la estación representa un nodo efectivo de articulación económica y administrativa: punto de detención del tren y lugar de intercambio de personas, mercancías e información. Desde la perspectiva del poder infraestructural, la presencia de estaciones resulta especialmente relevante por indicar la integración formal de un espacio específico a la red nacional de circulación.

Aunque podría suponerse que la proximidad geográfica a una vía férrea implicaba acceso a sus beneficios, las fuentes contemporáneas –incluidas las Memorias Ministeriales– señalan que hacia 1910 la red de caminos secundarios era limitada. La articulación vial que conectaría sistemáticamente áreas rurales con estaciones ferroviarias se consolidaría recién hacia mediados del siglo xx. En este contexto, la cercanía a una línea férrea no garantizaba acceso efectivo al transporte. Por ello, la estrategia adoptada privilegia la localización formal de vías y estaciones dentro de límites departamentales como expresión del despliegue infraestructural directo.

Para la dimensión postal se utilizó el número total de agencias, sucursales y estafetas por departamento según el Anuario Estadístico de 1904 (Dirección General de Estadística, 1907), contrastado con la Memoria de la Dirección General de Correos del mismo periodo (Dirección General de Correos, 1902). Este indicador capta la densidad territorial de la red de comunicaciones

administrada por el Estado, elemento central del poder infraestructural al facilitar la circulación de información, la coordinación administrativa y la integración entre espacios locales y el centro político.

Ante la ausencia de registros desagregados posteriores a 1904, se asumió que la estructura postal departamental se mantuvo relativamente estable entre 1903 y 1910. Diversas fuentes contemporáneas sugieren que la expansión de la red fue gradual y sin reestructuraciones abruptas. Este supuesto metodológico conservador implica que, en un contexto de ampliación progresiva, los datos de 1904 tienden a subestimar –no a sobreestimar– la densidad postal efectiva hacia 1910, limitación que debe considerarse al interpretar los resultados.

Para la construcción del índice subnacional se adoptaron los lineamientos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD, 2008) para índices compuestos. En una primera etapa, las variables fueron normalizadas mediante el método min–max, utilizando los valores mínimos y máximos observados entre departamentos.

Se decidió excluir a Montevideo del cálculo de estos extremos por su carácter estructuralmente excepcional. La capital concentraba una proporción sustantiva de población, actividad económica e infraestructuras, con valores marcadamente superiores en recaudación per cápita (Martínez, 2023b), densidad de escuelas públicas por cada 100 km² (Martínez, 2023a) e infraestructura ferroviaria, condicionada por el diseño radial del trazado (Díaz, 2017). Incluir a Montevideo como referencia extrema habría comprimido artificialmente la variabilidad entre el resto de los departamentos, reduciendo la capacidad discriminante del índice para captar diferencias territoriales en el interior del país.

La exclusión de la capital en la normalización no implica su omisión del análisis comparativo posterior, sino que busca preservar la representatividad relativa del conjunto departamental. Esta decisión tiene implicancias para la comparabilidad con estudios que incorporan unidades altamente concentradas como parte de los rangos de referencia, aspecto a considerar en ejercicios internacionales. A efectos de robustez, se realizaron pruebas alternativas incluyendo a Montevideo, cuyos resultados no modifican sustantivamente los patrones territoriales identificados.

A continuación, se presenta la fórmula empleada para la normalización:

$$X'_{ij} = \frac{X_{ij} - \min(X_j)}{\max(X_j) - \min(X_j)}$$

Donde: X'_{ij} es el valor del indicador j para la unidad territorial i expresado en escala de 0 a 1. $\min(X_j)$ y $\max(X_j)$ son los valores mínimos y máximos del indicador j entre todas las observaciones, rango que excluye a Montevideo.

La transformación numérica aplicada reescaló los valores originales a una escala común de 0 a 1, donde 0 corresponde al valor más bajo y 1 al más alto del conjunto departamental (excluida la capital). Esta estandarización asegura la comparabilidad entre indicadores expresados en distintas unidades de medida.

Para integrar las dimensiones en un índice único se utilizó una media geométrica ponderada. Según la OECD (2008), este método es preferible a la media aritmética cuando se busca evitar la compensación perfecta entre dimensiones. La elección es coherente con la definición de poder infraestructural adoptada: una debilidad pronunciada en alguna dimensión –como la ausencia de estaciones ferroviarias o infraestructura postal– limita efectivamente la capacidad estatal en el territorio y no puede ser plenamente compensada por desempeños elevados en otras áreas.

Dado que las dimensiones incorporaban distinto número de indicadores, la agregación se realizó en dos etapas. Primero, se calculó el valor de cada dimensión asignando pesos equivalentes a sus indicadores: en dimensiones con dos indicadores, cada uno recibió un peso de 0.5; en la dimensión con un único indicador, este conservó un peso de 1. Segundo, las cinco dimensiones resultantes se integraron mediante media geométrica ponderada, otorgando igual ponderación a cada una en el índice final.

Para garantizar la validez del cálculo geométrico, todos los valores normalizados fueron transformados para que resultaran estrictamente positivos. En los casos con valores nulos, se adicionó una constante mínima c para evitar la indeterminación asociada al logaritmo. El procedimiento consistió en aplicar transformación logarítmica a los valores reescalados y su posterior exponenciación, preservando la estructura relativa de los datos y habilitando el uso de la media geométrica ponderada.

El índice compuesto por departamento se define formalmente como:

$$I_d = \exp \left(\frac{\sum_{j=1}^n w_j \ln(x_{dj} + c)}{\sum_{j=1}^n w_j} \right)$$

Donde I_d representa el índice del departamento d , x_{dj} es el valor normalizado del indicador j ; w_j su ponderación relativa; y c una constante mínima introducida para evitar valores nulos y garantizar la definición del logaritmo. La transformación logarítmica –seguida de su exponenciación– permite combinar indicadores heterogéneos en una estructura multiplicativa, atenuar la influencia de valores extremos y preservar la proporcionalidad relativa entre variables. Asimismo, este procedimiento penaliza desequilibrios significativos entre dimensiones, de modo consistente con la lógica conceptual del índice y con las recomendaciones metodológicas de la OECD (2008).

Las ponderaciones asignadas procuran una contribución equilibrada entre dimensiones, evitando jerarquizaciones normativas a priori sobre las funciones estatales consideradas (véase cuadro 3). No obstante, el esquema no es definitivo: futuras investigaciones podrían explorar configuraciones alternativas –otorgando mayor peso a dimensiones fiscales, coercitivas o de infraestructuras– en función de preguntas sustantivas específicas.

El cuadro 3 también muestra los valores mínimos y máximos utilizados para normalizar los indicadores, junto con medidas de variación entre departamentos. Estos extremos se calcularon excluyendo a Montevideo, dado que la capital presenta niveles muy superiores al resto del país en varias dimensiones, especialmente en materia fiscal e infraestructural. Incluirla como referencia habría reducido artificialmente las diferencias observadas entre los demás departamentos.

Cuadro 3. Medidas descriptivas y dispersión de variables seleccionadas

<i>Dimensiones</i>	<i>Variables</i>	<i>Mínimo</i>	<i>Máximo</i>	<i>Media</i>	<i>Desvío estándar</i>	<i>Coficiente de variación</i>
Recaudación fiscal	Recaudación per cápita	1.67	13.94	5.23	3.61	0.69
	Participación porcentual en el total nacional	0.01	0.03	0.01	0	0.65
	Gasto en Jefaturas	1.16	2.63	1.81	0.41	0.23
Gasto coercitivo	Políticas per cápita					
	Guardias civiles	1.76	5.20	3.50	0.87	0.25
	Escuelas cada 1 000 habitantes	0.23	1.54	0.46	0.30	0.64
Instrucción primaria	Docentes cada 1 000 habitantes	0.82	1.83	1.27	0.28	0.22
Conexiones ferroviarias	Estaciones cada 100 km ²	0	0.53	0.09	0.11	1.23
Estructura postal	Kilometraje cada 100 km ²	0	5.91	0.155	1.31	0.84
	Agencias postales cada 100 km ²	0.13	0.90	0.37	0.20	0.54

Fuente: elaboración propia con base en las fuentes primarias y secundarias referidas en el cuadro 2.

Los datos también muestran que la desigualdad territorial varía según la dimensión. Las mayores diferencias se registran en infraestructura ferroviaria y recaudación fiscal, mientras que el gasto coercitivo y la dotación docente presentan una distribución más homogénea. Esta heterogeneidad evidencia que las funciones estatales no se expandieron siguiendo un patrón uniforme, sino que adoptaron configuraciones territoriales diferenciadas según el tipo de capacidad considerada.

En este contexto, la construcción de un índice compuesto no responde a un simple ejercicio de agregación estadística, sino a la necesidad de capturar la articulación simultánea de funciones diversas en cada espacio departamental. El indicador resultante refleja el grado en que distintas capacidades –fiscales, coercitivas, educativas y de comunicación– coexistían y se reforzaban en el territorio, sintetizando no solo niveles individuales de desempeño, sino la diversidad funcional del Estado y su integración espacial hacia comienzos del siglo xx.

En cuanto a la ponderación asignada, esta busca establecer una primera aproximación que otorgue participación equivalente a cada dimensión seleccionada. El criterio parte de la premisa de que, para captar el despliegue territorial del Estado, resulta más relevante la presencia simultánea de funciones diversas que la preeminencia de una capacidad específica. Así, la ponderación equilibrada evita introducir jerarquizaciones normativas a priori sobre qué función estatal debería considerarse más determinante.

No obstante, el *ranking* departamental conserva un alto grado de estabilidad frente a modificaciones en las ponderaciones del índice (véase cuadro 4). Si bien se observan variaciones puntuales en algunas posiciones intermedias –especialmente cuando se incrementa el peso relativo de dimensiones específicas–, los departamentos ubicados en los extremos de la distribución mantienen, en términos generales, su posición relativa bajo los distintos escenarios considerados. En particular, el núcleo de departamentos con mayores niveles de capacidades estatales, integrado por Montevideo y diferentes territorios del litoral oeste, se mantiene prácticamente inalterado, al igual que el grupo con menores valores del índice. Este comportamiento sugiere que el patrón territorial identificado no depende críticamente del esquema de ponderación adoptado, lo que refuerza la robustez del ejercicio empírico y la consistencia del índice construido.

En síntesis, el índice multidimensional integra información fiscal, coercitiva, escolar, ferroviaria y postal a partir de fuentes contemporáneas al periodo, normalizadas y agregadas según estándares metodológicos internacionales. El uso de una media geométrica ponderada asegura que las debilidades en dimensiones específicas no queden enmascaradas por fortalezas en otras, garantizando una medida equilibrada del poder infraestructural estatal. Este índice ofrece, por tanto, una herramienta novedosa para analizar comparativamente el despliegue territorial del Estado uruguayo en la Primera Globalización.

CAPACIDADES ESTATALES, PODER INFRAESTRUCTURAL Y DESARROLLO: CONSTRUCCIÓN TERRITORIAL DEL ESTADO EN EL URUGUAY DE LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN

Esta sección presenta los principales resultados derivados del cálculo de las dimensiones y del índice subnacional multidimensional. Se trata de evidencia empírica que permite visualizar las configuraciones territoriales de la presencia estatal en Uruguay hacia el final de la Primera Globalización. El análisis parte de una premisa central: el despliegue territorial del poder infraestructural en Uruguay no respondió a una lógica única, sino a la coexistencia de múltiples dinámicas con cierto grado de autonomía relativa.

Cuadro 4. Ubicación y cambios en rankings de acuerdo a tipo de indicador

<i>Departamento</i>	<i>Ranking base</i>	<i>Comunicaciones</i>	<i>Coercitivo</i>
Montevideo	1	0	0
Paysandú	2	1	1
Colonia	3	-1	2
Río Negro	4	1	-2
Soriano	5	-1	-1
San José	6	0	3
Salto	7	2	-1
Florida	8	-1	0
Tacuarembó	9	1	-2
Canelones	10	-2	9
Minas	11	0	2
Maldonado	12	0	-1
Flores	13	2	-3
Artigas	14	0	-2
Rocha	15	1	-1
Cerro Largo	16	1	-1
Durazno	17	-4	-1
Treinta y Tres	18	0	-1
Rivera	19	0	-1

Notas: La columna “Ranking base” corresponde al índice construido con ponderación equitativa entre las cinco dimensiones consideradas: recaudación fiscal, gasto coercitivo, educación primaria, infraestructura ferroviaria y estructura postal (20 % cada una). El escenario “Comunicaciones” incrementa el peso de las dimensiones vinculadas a la conectividad territorial –infraestructura ferroviaria (25 %) y estructura postal (15 %)–, que en conjunto alcanzan el 40 % del índice, mientras que las dimensiones de recaudación fiscal, gasto coercitivo y educación primaria reducen proporcionalmente su participación (20 % cada una). El escenario “Coercitivo” asigna un peso del 40 % a la dimensión de gasto coercitivo, distribuyendo el 60 % restante de forma equitativa entre las otras cuatro dimensiones –recaudación fiscal, educación primaria, infraestructura ferroviaria y estructura postal– (15 % cada una). En todos los escenarios se mantiene la distribución interna equitativa entre los indicadores que componen cada dimensión. En futuras investigaciones, y según objetivos analíticos específicos, estas ponderaciones podrían ajustarse para enfatizar determinadas dimensiones. Sin embargo, los resultados indican que la configuración territorial del despliegue estatal hacia 1910 presenta una estructura consistente que trasciende variaciones razonables en los pesos asignados.

Fuente: elaboración propia con base en las fuentes primarias y secundarias referidas en el cuadro 2.

En un Estado unitario y centralizado como el uruguayo, se configuraron trayectorias territoriales diferenciadas que no surgieron de poderes institucionales locales. Estas trayectorias se originaron, más bien, en la acción simultánea de racionalidades estatales distintas en el territorio, entre ellas la afirmación de la soberanía en la frontera norte, la articulación con los circuitos económicos en el litoral oeste y la concentración administrativa y fiscal en Montevideo. La superposición de estas lógicas dio lugar a un mapa estatal internamente heterogéneo, que no admite una explicación única ni puede interpretarse exclusivamente como reflejo del dinamismo económico regional.

Las múltiples caras territoriales del Estado uruguayo

Un análisis empírico de las dimensiones que conforman el índice sintético permite identificar marcadas desigualdades territoriales en el acceso a bienes públicos y, en consecuencia, en la distribución del poder infraestructural del Estado. Desde la época colonial, Montevideo actuó como polo económico y administrativo del territorio debido a su localización estratégica y a la relevancia de su puerto (Brandt, 2022; Moraes, 2024; Reyes et al., 1965). Con la consolidación del Uruguay independiente, la capital se afirmó como nodo central de la organización fiscal y administrativa. Este proceso se vio favorecido por la concentración demográfica y por la acumulación de actividades económicas en la ciudad (Brandt, 2022; Oddone, 1966; Reyes et al., 1965; Travieso y Herranz-Loncán, 2023).

En el plano recaudatorio, las capacidades fiscales dependieron en gran medida de los impuestos al comercio exterior, que constituyeron el pilar central del andamiaje tributario (Azar et al., 2009; Etchechury, 2015; Martínez, 2023b). El trazado radial de la red ferroviaria –diseñado para movilizar la producción hacia el puerto capitalino– reforzó este centralismo infraestructural. Como resultado, las conexiones se concentraron en el sur y los enlaces horizontales entre regiones permanecieron limitados (Baracchini, 1981; Díaz, 2017; Travieso, 2018).

Sin embargo, el predominio montevidiano no implicó homogeneidad en el resto del territorio (véase cuadro 5). Los resultados del índice revelan configuraciones territoriales claramente diferenciadas fuera de la capital, que no pueden explicarse únicamente por el grado de integración económica de cada departamento. Los departamentos del litoral oeste –Paysandú, Colonia, Río Negro y Soriano– lograron articular sus capacidades estatales de manera más diversificada, con avances simultáneos en recaudación fiscal, instrucción pública, infraestructura ferroviaria y estructura postal. Este perfil contrasta con el de los departamentos del norte y noreste –Rivera, Artigas y Cerro Largo–, donde la presencia estatal se concentró de forma más marcada en funciones coercitivas.

Esta diferencia no refleja simplemente niveles distintos de desarrollo, sino la existencia de lógicas estatales diferenciadas. Los departamentos del norte constituían territorios de frontera seca con Brasil, donde la construcción nacional priorizó el control territorial y la vigilancia de la soberanía (véase mapa 1). En estas regiones, el Estado desplegó guardias civiles y jefaturas políticas con una intensidad relativa superior a la observada en otras zonas. Al mismo tiempo, orientó la provisión educativa –cuando existía– hacia objetivos de integración lingüística y cultural frente a la influencia portuguesa (Martínez, 2023a). En suma, se trató de un despliegue estatal activo, pero funcionalmente especializado, que operó con relativa autonomía respecto de la dinámica económica de esos territorios.

El litoral oeste, en cambio, configuró una frontera de intercambio con Argentina y con los circuitos fluviales del Plata. Allí, la construcción nacional se expresó a través de la provisión de infraestructuras y servicios destinados a facilitar la articulación económica, entre ellos receptorías portuarias, estaciones ferroviarias, redes postales y escuelas (véase mapa 2). La diversificación institucional de estos departamentos no fue ajena a su dinamismo productivo, pero tampoco se redujo a él. También respondió a una estrategia estatal orientada a integrar esos territorios a los circuitos nacionales de intercambio e información.

Como señala Travieso (2018), el sistema ferroviario, lejos de actuar como un integrador neutral del espacio, reforzó las desigualdades regionales al conectar de manera preferencial los territorios del sur y del oeste con el nodo montevidiano. Este proceso consolidó la ventaja relativa de dichos

Cuadro 5. Valor del índice y sus dimensiones

<i>Departamento</i>	<i>Recaudación</i>	<i>Gasto coercitivo</i>	<i>Educación</i>	<i>Ferrocarriles</i>	<i>Correo</i>	<i>Índice</i>
Montevideo	1	1	1	1	1	1
Paysandú	0.928	0.494	0.319	0.311	0.310	0.426
Colonia	0.614	0.150	0.378	0.305	1.000	0.403
Río Negro	0.795	0.827	0.279	0.265	0.199	0.395
Soriano	0.597	0.488	0.312	0.210	0.454	0.387
San José	0.183	0.107	0.244	0.331	0.717	0.258
Salto	0.691	0.419	0.120	0.103	0.248	0.245
Florida	0.269	0.247	0.169	0.291	0.259	0.243
Tacuarembó	0.140	0.623	0.129	0.207	0.130	0.198
Minas	0.149	0.213	0.037	0.158	0.392	0.149
Canelones	0.182	0	0.593	1	0.720	0.095
Maldonado	0	0.676	0.462	0.240	0.430	0.080
Flores	0.211	1	0.582	0	0.189	0.075
Artigas	0.264	0.786	0.466	0.207	0	0.073
Rocha	0.122	0.553	0.408	0	0.156	0.053
Cerro Largo	0.103	0.465	0.389	0	0.197	0.052
Durazno	0	0.483	0.096	0.126	0.215	0.042
Treinta y Tres	0	0.474	0.510	0	0.149	0.013
Rivera	0	0.619	0.283	0	0.044	0.009
Promedio sin Montevideo	0.292	0.479	0.321	0.209	0.323	0.178

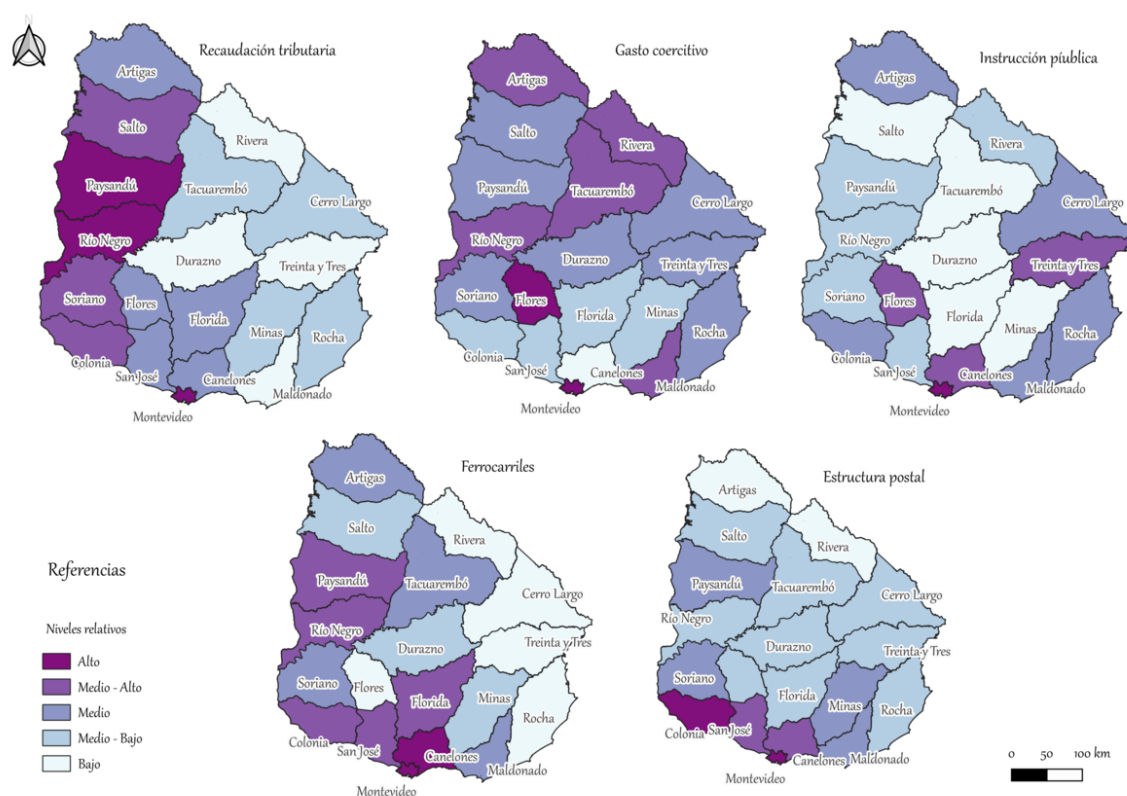
Notas: (1) En dimensiones con valores 0 se aplicó transformación logarítmica y posterior exponenciación, según lo señalado en el apartado metodológico.

Fuente: elaboración propia con base en cuadros 7 y 8 del apéndice.

territorios dentro del entramado estatal. Desde Montevideo se delineó así un corredor en forma de “L” –con San José, Florida y Colonia en el eje horizontal, y Soriano, Río Negro, Paysandú y Salto en el vertical– que concentró a los departamentos con mayor diversificación de capacidades estatales (véase mapa 3).

Los territorios del centro-este, por su parte, carecieron de una frontera internacional relevante y no lograron integrarse de forma fluida a los circuitos exportadores. En consecuencia, ocuparon una posición intermedia en el índice y presentaron presencias estatales más fragmentarias y menos diversificadas (véase mapa 3). Estos resultados sugieren que la intensidad del despliegue estatal no dependió exclusivamente del nivel de desarrollo económico local. También estuvo condicionada por la posición estratégica que cada territorio ocupó dentro del proceso de construcción estatal y de articulación del modelo agroexportador.

Mapa 1. Distribución espacial de las dimensiones analizadas



Fuente: elaboración propia con base en cuadro 5.

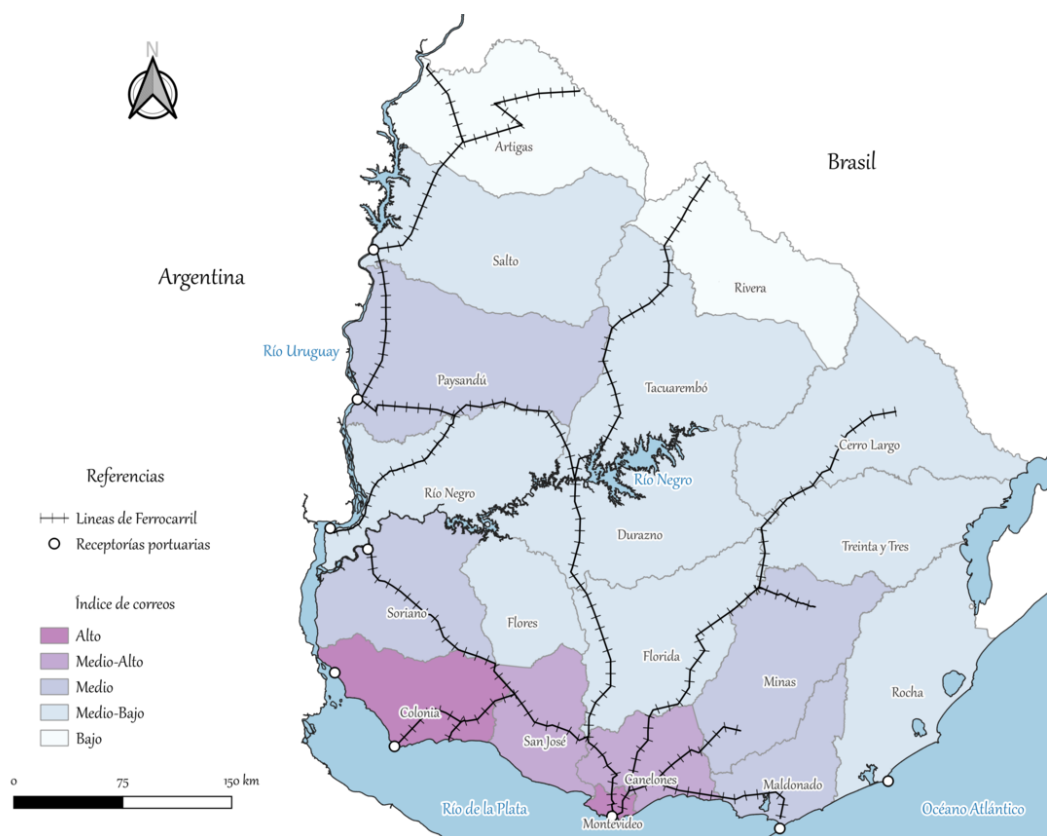
Capacidades estatales, poder infraestructural y desarrollo agroexportador en Uruguay

Durante la Primera Globalización, la economía uruguaya profundizó su inserción en el mercado mundial a través de la exportación de bienes agropecuarios. Este proceso implicó transformaciones sustantivas en la estructura productiva, asociadas tanto a la modernización del sector como a la consolidación de nuevos bienes de exportación –lana, carne para engorde y, posteriormente, carne congelada– destinados a los mercados centrales (Álvarez, 2020; Álvarez et al., 2024; Moraes, 2008).

La literatura reciente ha subrayado la heterogeneidad espacial de este modelo, que estuvo determinada por la calidad de los suelos y por las especializaciones regionales. El litoral oeste, caracterizado por una ganadería mixta de alta productividad (Travieso, 2018, 2023), concentró algunos de los mayores niveles de VAB per cápita hacia 1908. Estos niveles elevados también se registraron en Montevideo, Río Negro, Soriano, Paysandú y Colonia, así como, en menor medida, en Salto y San José (Castro y Willebald, 2022).

Existe una correlación positiva entre el VAB per cápita y el índice de capacidades estatales subnacionales (véase gráfica 1). Los departamentos con mayor dinamismo económico tendieron a presentar una presencia estatal más diversificada, lo que configuró una correspondencia espacial

Mapa 2. Conexiones ferroviarias, receptorías portuarias e índice de correos en Uruguay (ca. 1910)

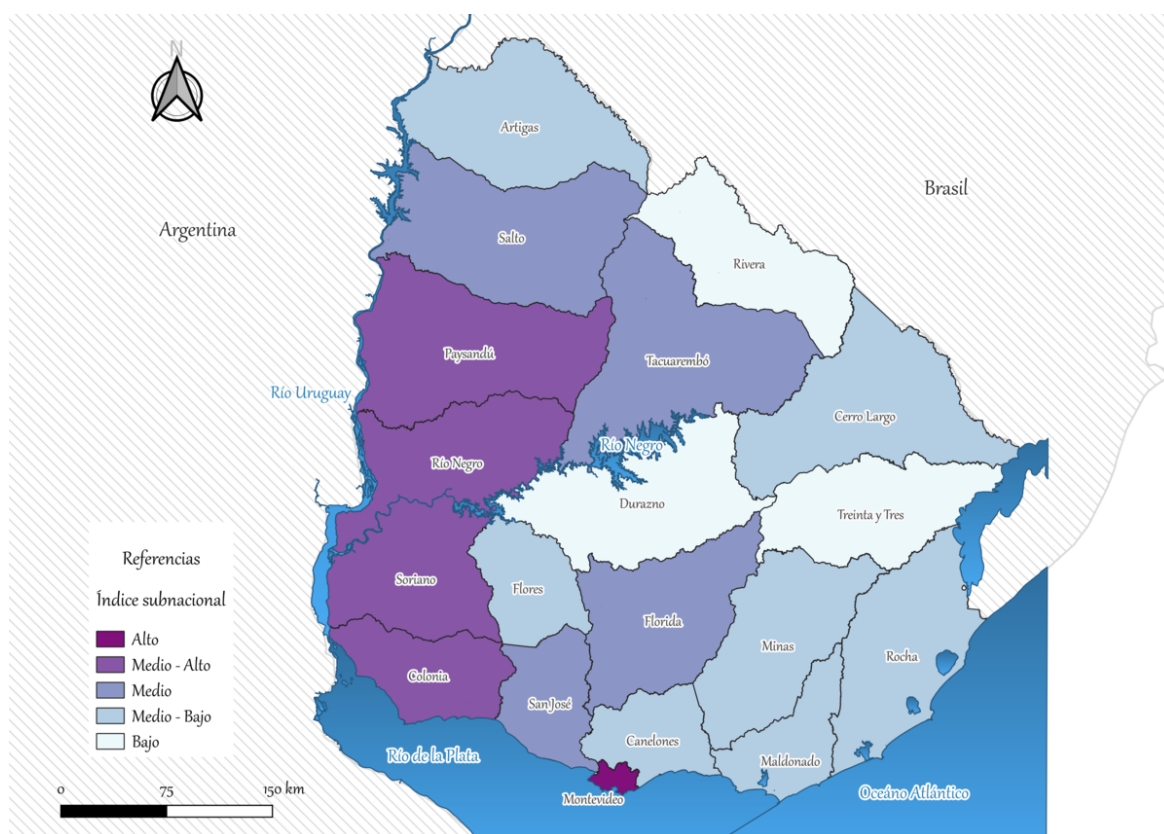


Fuentes: elaboración propia con base en Travieso (2018), Martínez (2023b) y cuadro 5.

entre desempeño productivo y densidad institucional. Esta asociación resulta consistente con los resultados obtenidos, aunque no permite establecer una dirección causal ni derivar de ella una secuencia temporal precisa. No obstante, sugiere la existencia de una interacción histórica entre ambas dimensiones que merece ser explorada con mayor profundidad en investigaciones futuras.

Esta coexistencia indica que el dinamismo exportador generó incentivos fiscales y logísticos que reforzaron la inversión estatal en infraestructura y servicios, mientras que dicha inversión facilitó la expansión de los circuitos productivos regionales. Más aún, la evidencia correspondiente a los departamentos del norte y noreste introduce un matiz analíticamente relevante. Allí donde la lógica de construcción nacional –en su dimensión de soberanía y control fronterizo– resultó más determinante, la correlación entre capacidades estatales y desarrollo económico se debilita. Artigas y Rivera, con perfiles coercitivos marcados, combinan niveles bajos o medios de VAB per cápita con una presencia estatal significativa, pero funcionalmente sesgada.

Mapa 3. Índice subnacional de capacidades estatales, 1910



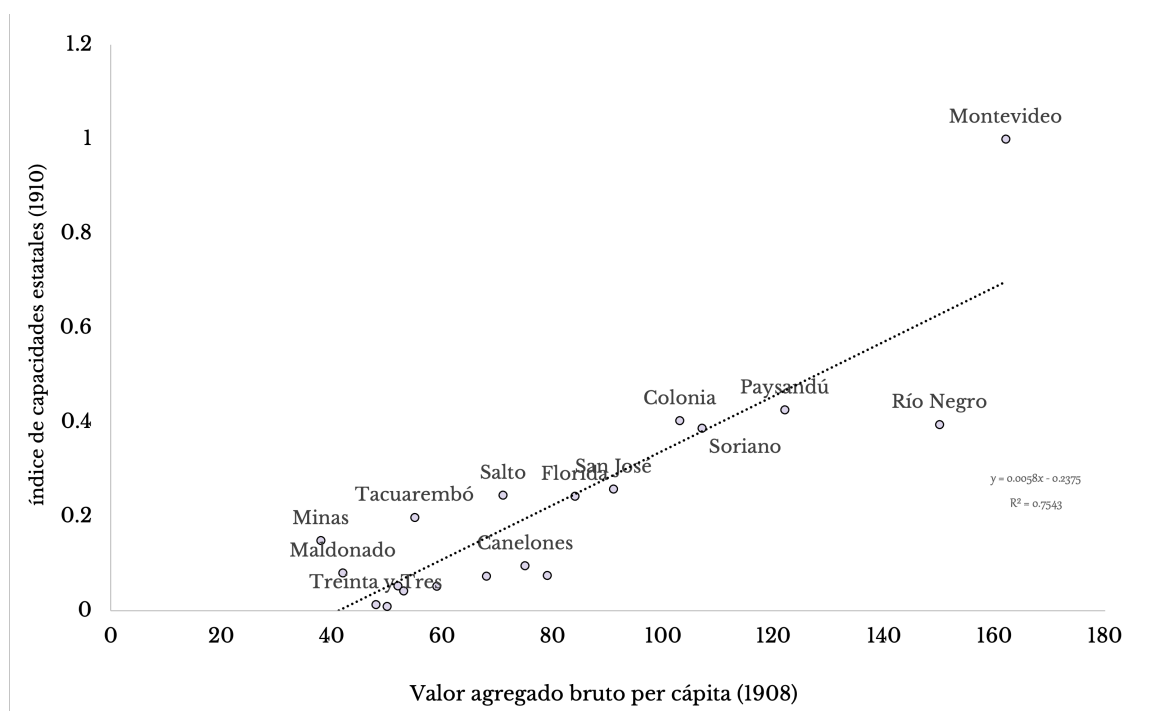
Fuente: elaboración propia con base en cuadro 5.

Flores, por su parte, exhibe un gasto coercitivo elevado que contrasta con su modesto desempeño económico y con su limitada integración infraestructural. En estos territorios, la prioridad estatal no consistió en maximizar la eficiencia económica local. Más bien, se orientó a asegurar la presencia efectiva del Estado en zonas donde la competencia simbólica y territorial con Brasil convertía la soberanía en un objetivo estratégico.

Estos casos resultan analíticamente valiosos precisamente porque no siguen el patrón general. En efecto, sugieren que la lógica de construcción nacional operó con cierta autonomía respecto de la racionalidad económica y produjo configuraciones territoriales que un argumento puramente económico no alcanza a explicar. Desde una perspectiva más desagregada (véase cuadro 6), es posible distinguir tres configuraciones territoriales.

Un primer grupo, integrado por Montevideo y los departamentos del litoral oeste –Paysandú, Colonia, Río Negro y Soriano–, combinó altos niveles de VAB per cápita con una mayor diversificación de capacidades estatales. Esta convergencia evidencia la articulación entre dinamismo productivo y densidad institucional. Un segundo grupo –Rocha, Durazno, Treinta y Tres, Rivera y Maldonado– presentó valores bajos en ambos indicadores, lo que refleja una menor densidad institucional y una integración más limitada al modelo exportador, aunque por razones que varían entre los casos.

Gráfico 1. Correlación entre VAB per cápita e índice de capacidades estatales



Fuente: elaboración propia con base en cuadro 5 y Castro y Willebald (2022)..

Un conjunto intermedio –Canelones, Cerro Largo, Tacuarembó y Minas– sugiere trayectorias híbridas, con articulaciones parciales entre presencia estatal y desempeño económico que merecerían análisis específicos en futuras investigaciones. En conjunto, la evidencia empírica muestra que el despliegue territorial del poder infraestructural en el Uruguay de la Primera Globalización respondió a una lógica compleja. En ella se combinaron, con cierto grado de autonomía relativa, imperativos de construcción nacional, demandas del modelo agroexportador y la gravitación histórica del nodo montevideano.

La ausencia de casos que combinen altos niveles de capacidades estatales con bajo desarrollo económico en el corredor litoral refuerza la solidez de esta correspondencia territorial. Sin embargo, la existencia de territorios donde el Estado desplegó capacidades con independencia relativa del dinamismo económico local –particularmente en la frontera norte– indica que dicha correspondencia fue el resultado de procesos históricamente específicos y no de una relación mecánica entre Estado y economía.

Cuadro 6. Capacidad estatal subnacional y VAB per cápita

<i>Índice de capacidades estatales subnacionales</i>	<i>Valor agregado bruto per cápita</i>		
	Bajo ($x \leq 55$)	Medio ($55 < x \leq 91$)	Alto ($x > 91$)
Bajo ($x \leq 0.073$)	Rocha, Durazno, Treinta y Tres, Rivera, Maldonado	Flores, Artigas	-
Medio ($0.073 < x \leq 0.245$)	-	Canelones, Cerro Largo, Tacuarembó, Minas	-
Alto ($x > 0.245$)	-	San José	Salto, Florida Montevideo, Paysandú, Soriano, Colonia, Río Negro, Soriano

Fuente: elaboración propia con base en cuadro 5 y Castro y Willebald (2022).

CONCLUSIONES

Mediante la construcción de un índice sintético y multidimensional, este artículo aporta nueva evidencia sobre la naturaleza y el despliegue territorial del poder infraestructural en el Uruguay de la Primera Globalización. Los resultados muestran que la presencia estatal distó de ser homogénea y configuró un patrón de marcadas desigualdades regionales. Lejos de actuar como un actor monolítico que replicó sus capacidades de forma uniforme en el territorio, el Estado uruguayo desplegó funciones fiscales, coercitivas, educativas e infraestructurales según lógicas diferenciadas, asociadas al tipo de espacio que buscaba integrar o controlar. Esta heterogeneidad constituye, en sí misma, un hallazgo historiográfico de alcance más amplio que la simple constatación de desigualdades territoriales.

El argumento central que emerge de la evidencia puede sintetizarse del siguiente modo: durante la Primera Globalización, Uruguay atravesó un proceso de configuración territorial del Estado-nación en el que coexistieron, con relativa autonomía entre sí, al menos tres racionalidades estatales distintas. En los departamentos del litoral oeste, fronterizos con Argentina y articulados con los circuitos fluviales del Plata, el Estado construyó nación mediante la provisión de infraestructuras y servicios orientados a la integración económica y comunicacional del territorio. En los departamentos del norte y noreste, fronterizos con Brasil, la construcción nacional se expresó prioritariamente en el despliegue de funciones coercitivas y, de forma secundaria, educativas, en respuesta a imperativos de soberanía y homogeneización cultural frente a la presencia brasileña.

Montevideo, por su parte, concentró las funciones fiscales y administrativas como nodo irradiador desde el cual el Estado operó sobre ambas periferias con lógicas diferenciadas. Este resultado es posible –y analíticamente significativo– precisamente porque Uruguay es un Estado unitario. En este contexto, las diferencias territoriales no emergieron de autonomías provinciales negociadas, sino de decisiones centralizadas que produjeron perfiles de despliegue diferenciados.

La contribución historiográfica del artículo puede identificarse en tres planos. En primer lugar, ofrece evidencia cuantitativa que matiza la narrativa sobre la homogeneidad institucional uruguaya. El país ha sido frecuentemente presentado como un caso relativamente consolidado y uniforme dentro de América Latina; los datos subnacionales muestran que esa uniformidad fue, en gran medida, una ilusión de escala. Al interior del territorio coexistían configuraciones estatales marcadamente distintas.

En segundo lugar, el artículo muestra que las brechas territoriales documentadas por la literatura para las economías latinoamericanas durante la Primera Globalización –habitualmente analizadas en términos productivos– tuvieron también una expresión institucional mensurable. En este sentido, el estudio sugiere que la desigualdad territorial en las economías agroexportadoras no fue únicamente el resultado de diferencias productivas. También estuvo asociada a la forma en que el Estado distribuyó sus capacidades en el territorio.

En tercer lugar, al demostrar que parte del despliegue estatal respondió a lógicas de construcción nacional con autonomía relativa respecto de la racionalidad económica, el artículo contribuye al debate sobre los determinantes del poder infraestructural en economías periféricas. En particular, señala que la dimensión fronteriza y nacional no puede subsumirse en la dimensión fiscal o exportadora.

Finalmente, el caso uruguayo abre una agenda comparativa de interés para la historia económica latinoamericana. Si incluso en un Estado pequeño, unitario y relativamente consolidado para los estándares regionales el despliegue territorial del poder infraestructural fue internamente

heterogéneo y respondió a múltiples lógicas, cabe preguntarse en qué medida ese rasgo caracterizó de forma más amplia a las economías agroexportadoras periféricas del periodo. En este sentido, la evidencia presentada sugiere que la construcción territorial del Estado en economías agroexportadoras no fue un proceso uniforme ni lineal. Más bien, constituyó el resultado de la superposición de racionalidades estatales distintas que respondieron simultáneamente a imperativos económicos, políticos y nacionales.

APÉNDICE

Este apéndice presenta los valores desagregados que sustentan la construcción del índice de capacidades estatales subnacionales. El cuadro 7 muestra los valores originales de cada indicador por departamento, mientras que el cuadro 8, los componentes ya normalizados que integran el índice multidimensional.

Cuadro 7. Datos relativos de las variables incluidas en la construcción del índice subnacional

Departamento	Educación primaria		Gasto coercitivo		Recaudación fiscal		Ferrocarriles		Correos
	Escuelas	Docentes	Gasto per cápita	Guardias civiles	Recaudación per cápita	Participación relativa	Estaciones	Kilometraje	
Montevideo	16.22	1.54	2.86	3.38	51.09	0.809	1.50	6.22	29.62
Canelones	1.54	1	1.15	1.75	2.35	0.011	0.52	5.90	0.68
Maldonado	0.66	1.41	2.17	4.02	2.72	0.004	0.12	1.43	0.45
Rocha	0.38	1.52	2.01	3.54	3.37	0.006	0.00	0.00	0.24
Treinta y Tres	0.48	1.65	1.80	3.49	2.60	0.004	0.03	0.77	0.24
Cerro Largo	0.43	1.44	1.86	3.29	2.76	0.006	0.03	0.76	0.27
Rivera	0.40	1.25	2.21	3.53	1.87	0.006	0.03	0.71	0.16
Artigas	0.33	1.67	2.36	4.33	5.81	0.008	0.06	1.70	0.12
Salto	0.23	1.05	1.57	3.66	8.87	0.022	0.04	0.74	0.31
Paysandú	0.28	1.41	1.74	3.78	12.16	0.026	0.14	2.06	0.36
Río Negro	0.29	1.33	2.28	4.79	13.94	0.017	0.10	1.92	0.28
Soriano	0.41	1.31	1.70	3.83	8.67	0.018	0.07	1.60	0.47
Colonia	0.67	1.24	1.33	2.36	7.29	0.021	0.13	2.14	0.90
San José	0.66	0.97	1.23	2.31	3.55	0.009	0.16	2.12	0.68
Flores	0.44	1.82	2.62	5.19	6.00	0.005	0.01	0.05	0.27
Florida	0.36	1.05	1.37	2.94	4.50	0.011	0.06	2.68	0.32
Minas	0.32	0.81	1.39	2.66	3.00	0.008	0.06	1.08	0.42
Durazno	0.29	0.96	1.88	3.37	1.67	0.004	0.05	0.91	0.29
Tacuarembó	0.25	1.05	1.94	4.19	3.07	0.007	0.08	1.50	0.23

Fuente: elaboración propia con base en: a) recaudación fiscal, a partir del Estado de Cuenta de la Nación (Contaduría General de la República, 1911) y del Anuario Estadístico de 1910 (Dirección General de Estadística, 1912); b) gasto coercitivo, a partir del Estado de Cuenta de la Nación de 1910 (Contaduría General de la República, 1911) y de la ley de presupuesto de 1909 (Armand Ugón et al., 1930; Departamento de Hacienda, 1907); c) instrucción pública (Dirección General de Instrucción Pública, 1916); d) conexiones ferroviarias, con base en Travieso (2018), Baracchini (1981) y Díaz (2014), mediante estimaciones espaciales en QGIS sobre mapas históricos de 1910; y e) estructura postal, a partir del Anuario Estadístico de 1904 (Dirección General de Estadística, 1907) y de la Memoria de la Dirección General de Correos (1902).

Cuadro 8. Datos normalizados de las variables incluidas en la construcción del índice subnacional

Departamento	Educación primaria			Gasto coercitivo		Recaudación fiscal		Ferrocarriles		Correos	
	Escuelas	Docentes	Gasto per cápita	Guardias civiles	Recaudación per cápita	Participación relativa	Estaciones	Kilometraje	Agencias		
Montevideo	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Canelones	1	0.190	0	0	0.060	0.310	1	1	0.720	0.430	0.160
Maldonado	0.330	0.590	0.690	0.660	0.090	0.020	0.240	0.240	0.160	0.150	0.200
Rocha	0.120	0.700	0.590	0.520	0.140	0.110	0	0	0.130	0.200	0.040
Treinta y Tres	0.190	0.830	0.440	0.510	0.080	0.010	0.060	0.060	0.130	0.200	0.040
Cerro Largo	0.150	0.630	0.480	0.450	0.090	0.120	0.070	0.070	0.130	0.200	0.040
Rivera	0.130	0.440	0.720	0.520	0.020	0.120	0.060	0.120	0.120	0.040	0
Artigas	0.080	0.850	0.820	0.750	0.340	0.190	0.130	0.290	0.250	0.310	0.200
Salto	0	0.240	0.280	0.550	0.590	0.800	0.080	0.130	0.250	0.310	0.200
Paysandú	0.040	0.600	0.400	0.590	0.860	1	0.270	0.350	0.310	0.200	0.200
Río Negro	0.040	0.510	0.770	0.880	1	0.590	0.200	0.330	0.200	0.200	0.200
Soriano	0.140	0.490	0.370	0.600	0.570	0.620	0.150	0.270	0.450	0.450	0.450
Colonia	0.330	0.420	0.120	0.180	0.460	0.770	0.250	0.360	1	0.720	0.720
San José	0.330	0.160	0.050	0.160	0.150	0.210	0.300	0.360	0.720	0.190	0.190
Flores	0.160	1	1	1	0.350	0.070	0.040	0.010	0.260	0.260	0.260
Florida	0.100	0.240	0.150	0.350	0.230	0.310	0.130	0.450	0.260	0.390	0.390
Minas	0.070	0	0.160	0.260	0.110	0.190	0.130	0.180	0.210	0.210	0.210
Durazno	0.050	0.150	0.500	0.470	0	0	0.100	0.150	0.210	0.210	0.210
Tacuarembó	0.020	0.240	0.540	0.710	0.110	0.160	0.160	0.260	0.130	0.130	0.130

Fuente: elaboración propia con base en: a) recaudación fiscal, a partir del Estado de Cuenta de la Nación (Contaduría General de la República, 1911) y del Anuario Estadístico de 1910 (Dirección General de Estadística, 1912); b) gasto coercitivo, a partir del Estado de Cuenta de la Nación de 1910 (Contaduría General de la República, 1911) y de la ley de presupuesto de 1909 (Armand Ugón et al., 1980; Departamento de Hacienda, 1907); c) instrucción pública (Dirección General de Instrucción Pública, 1916); d) conexiones ferroviarias, con base en Travieso (2018), Baracchini (1981) y Díaz (2014), mediante estimaciones espaciales en QGIS sobre mapas históricos de 1910; y e) estructura postal, a partir del Anuario Estadístico de 1904 (Dirección General de Estadística, 1907) y de la Memoria de la Dirección General de Correos (1902).

LISTA DE REFERENCIAS

- Aboites, H. (2012). El derecho a la educación en México: del liberalismo decimonónico al neoliberalismo del siglo XXI. *Revista Mexicana de Investigación Educativa*, 17(53), 361–389. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1405-66662012000200003&lng=es&nrm=iso&tlng=es
- Álvarez, J. (2020). Desempeño relativo de la productividad física de la ganadería de Nueva Zelanda y Uruguay, 1870-2010. *Historia Agraria Revista de Agricultura e Historia Rural*, 80, 107–144. <https://doi.org/10.26882/histagar.080e06a>
- Álvarez, J., Castro, P. y Rey, M. J. (2024). Historia económica del sector agrario 1870-2019. En L. Bértola (ed.), *Teleidoscopio. Historia Económica del Uruguay* (pp. 628–661). Fundación de Cultura Universitaria.
- Armand, E., Arcos, L., Cerdeiras, J. y Goldaracena, C. (1930). *Compilación de leyes y decretos: 13: 1908*. Imprenta Nacional Colorada.
- Arroyo, L. y Lindert, P. (2016). Redistribución fiscal en América Latina desde el siglo XIX. En L. Bértola J. G. Williamson (eds.), *La fractura: pasado y presente de la búsqueda de equidad social en América Latina* (pp. 369–432). Fondo de Cultura Económica.
- Astorga, P., Berges, A. R. y Fitzgerald, V. (2005). The standard of living in Latin America during the twentieth century. *The Economic History Review*, 58(4), 765–796. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2005.00321.x>
- Azar, P., Bertino, M., Bertoni, R., Fleitas, S., García, U., Sanguinetti, C., Sienra, M. y Torrelli, M. (2009). *¿De quiénes, para quiénes y para qué? Las finanzas públicas en el Uruguay del siglo XX*. Fin de siglo.
- Baracchini, H. (1981). *Historia de las comunicaciones en el Uruguay*. Universidad de la República.
- Benavot, A. y Riddle, P. (1988). The expansion of primary education, 1870-1940: Trends and issues. *Sociology of Education*, 61(3), 191–210. <https://doi.org/10.2307/2112627>
- Bértola, L., Lara, C. y Martínez, C. (2023). Natural resource wealth and fiscal institutions in Latin America since independence. En H.-J. Burchardt y P. Fehling (eds.), *Taxation and inequality in Latin America: New perspectives on political economy and tax regimes* (pp. 25–48). Routledge.
- Bértola, L. y Ocampo, J. A. (2013). *El desarrollo económico de América Latina desde la Independencia*. Fondo de Cultura Económica.
- Besley, T. y Persson, T. (2011). *Pillars of Prosperity: The Political Economics of Development Clusters*. Princeton University Press.
- Bignon, V., Esteves, R. y Herranz-Loncán, A. (2015). Big push or big grab? Railways, government activism, and export growth in Latin America, 1865–1913. *The Economic History Review*, 68(4), 1277–1305. <https://doi.org/10.1111/ehr.12094>
- Boli, J., Ramirez, F. O. y Meyer, J. W. (1985). Explaining the origins and expansion of mass education. *Comparative Education Review*, 29(2), 145–170. <https://doi.org/10.1086/446504>
- Bolt, J. y Zanden, J. L. van (2025). Maddison-style estimates of the evolution of the world economy: A new 2023 update. *Journal of Economic Surveys*, 39(2), 631–671. <https://doi.org/10.1111/joes.12618>
- Booth, A. (2007). Night watchman, extractive, or developmental states? Some evidence from late colonial south-east Asia. *The Economic History Review*, 60(2), 241–266. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2007.00377.x>

- Booyesen, F. (2002). An overview and evaluation of composite indices of development. *Social Indicators Research*, 59(2), 115–151. <https://doi.org/10.1023/A:1016275505152>
- Brandt, S. (2022). The pastoral city-State: A metaphor for the geography of Uruguay. *Journal of Latin American Geography*, 21(1), 125–159. <https://doi.org/10.1353/lag.2022.0004>
- Bulmer-Thomas, V. (ed.). (1998). *La historia económica de América Latina desde la independencia*. Fondo de Cultura Económica.
- Cárdenas, M. (2010). State capacity in Latin America. *Economía*, 10(2), 1–45. <https://doi.org/10.1353/eco.2010.0003>
- Castro, P. y Willebald, H. (2022). Producto regional en Uruguay durante la Primera Globalización (1872-1908): desigualdad decreciente y convergencia entre regiones. *Investigaciones de Historia Económica*. <https://doi.org/10.33231/j.ihe.2021.09.001>
- Centeno, M. A. (2002). *Blood and debt: War and the nation-State in Latin America*. Penn State University Press. <https://doi.org/10.5325/j.ctv14gphb8>
- Cingolani, L. (2013). The state of State capacity: A review of concepts, evidence and measures. *MERIT Working Papers*, MERIT Working Papers. <https://ideas.repec.org/p/unm/unumer/2013053.html>
- Colistete, R. P. (2019). Contando o atraso educacional: despesas e matrículas na educação primária de São Paulo (1880-1920). *Dados*, 62(2), e20170105. <https://doi.org/10.1590/001152582019182>
- Contaduría General de la República (Uruguay). (1911). *Estados generales de la administración pública. Ejercicio económico 1909-1910*. Imprenta Tipográfica de la Escuela Nacional de Artes y Oficios.
- Departamento de Hacienda (Uruguay). (1907). *Presupuesto general de gastos para el año económico de 1906-1907*. Imprenta Tipográfica de la Escuela Nacional de Artes y Oficios.
- Díaz, G. (2014). *La inversión ferroviaria en el Uruguay antes de 1914: rentabilidad privada, subsidios e impacto económico* [Tesis de maestría]. Universidad de la República.
- Díaz, G. (2017). Railway investment in Uruguay before 1914: Profitability, subsidies, and economic impact. *European Review of Economic History*, 21(3), 280–301. <https://doi.org/10.1093/ereh/hex003>
- Dincecco, M. (2015). The rise of effective States in Europe. *Journal of Economic History*, 75(3), 1–23. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2561512>
- Dincecco, M. y Katz, G. (2014). State capacity and long-run economic performance. *The Economic Journal*, 126(590), 189–218. <https://doi.org/10.1111/econj.12161>
- Dirección General de Correos (Uruguay). (1902). *Correos y telégrafos. Memoria de la Dirección General, 1901-1902*. Talleres de Barreiro y Ramos.
- Dirección General de Estadística. (1907). *Anuario estadístico de la República Oriental del Uruguay. Años 1904 a 1906* (Vol. 1). Imprenta Dornaleche y Reyes.
- Dirección General de Estadística. (1912). *Anuario estadístico de la República Oriental del Uruguay. Años 1909-1910* (Vol. 1). Imprenta de Jaun J. Dornaleche.
- Dirección General de Instrucción Pública (Uruguay). (1916). *Memoria correspondiente a los años 1910 a 1914, inclusive presentada a la Dirección General de I. Pública y al Ministerio de Instrucción Pública por Abel J. Pérez*. Talleres de Barreiro y Ramos. Archivo General de la Nación (Memorias Ministeriales).
- Etchechury, M. (2015). *Hijos de Mercurio, esclavos de Marte: mercaderes y servidores del Estado en el Río de la Plata (Montevideo, 1806-1860)*. Prohistoria.

- Frankema, E. y Booth, A. (eds.). (2019). *Fiscal capacity and the colonial State in Asia and Africa, c. 1850–1960*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781108665001>
- Fuentes-Vásquez, M. J. (2019). Educational disparities in Colombia 1904–58: New evidence from a regional level approach. *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 37(3), 443–478. <https://doi.org/10.1017/S021261091800023X>
- Garavaglia, J. C. (2010). Algunos aspectos preliminares acerca de la “transición fiscal” en América Latina, 1800–1850. *Illes i Imperis*, 13, 159–192.
- Garavaglia, J. C. (2019). La disputa por la Nación: rentas y aduanas en la construcción estatal argentina, 1850–1865. *Investigaciones de Historia Económica / Economic History Research*, 10(1), 34–45. <https://doi.org/10.1016/j.ihe.2013.01.002>
- Garavaglia, J. C., Pro, J., y Zimmermann, E. A. (eds.). (2012). *Las fuerzas de guerra en la construcción del Estado: América Latina, siglo XIX*. Prohistoria.
- Garavaglia, J. C., Pro, J. y Zimmermann, E. A. (eds.). (2013). *Guerras, burocracias y fiscalidad: discutiendo la génesis de un problema. Las fuerzas de guerra en la construcción del Estado, América Latina, siglo XIX*. Prohistoria.
- Gelman, J. (2011). Senderos que se bifurcan. Las economías de América Latina luego de las Independencias. En L. Bértola y P. Gerchunoff (eds.), *Institucionalidad y desarrollo económico en América Latina* (pp. 19–46). Comisión Económica para América Latina. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/3939-institucionalidad-desarrollo-economico-america-latina>
- Giraudy, A. (2012). Conceptualizing state strength: Moving beyond strong and weak States. *Revista de Ciencia Política (Santiago)*, 32(3), 599–611. <https://doi.org/10.4067/S0718-090X2012000300005>
- Hau, M. vom, Peres-Cajías, J. A. y Soifer, H. D. (2023). No taxation without informational foundation: On the role of legibility in tax state development. *Journal of Institutional Economics*, 19(3), 426–443. <https://doi.org/10.1017/S1744137422000534>
- Hendrix, C. S. (2010). Measuring state capacity: Theoretical and empirical implications for the study of civil conflict. *Journal of Peace Research*, 47(3), 273–285. <https://doi.org/10.1177/0022343310361838>
- Herranz-Loncán, A. (2014). Transport technology and economic expansion: The growth contribution of railways in Latin America before 1914. *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 32(1), 13–45. <https://doi.org/10.1017/S0212610913000177>
- Jáuregui, L. (2005). *Historia económica de México. 13. Los transportes, siglos XVI al XX*. Océano.
- Johnson, N. D. y Koyama, M. (2017). States and economic growth: Capacity and constraints. *Explorations in Economic History*, 64, 1–20. <https://doi.org/10.1016/j.eeh.2016.11.002>
- Ladeuix, J. y Schiaffino, P. (2020a). El gigante con pies de barro: ¿fue la Argentina realmente rica? El capital humano durante la Primera Globalización en una perspectiva comparada. *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 40(3), 439–473. <https://doi.org/10.1017/S0212610920000208>
- Ladeuix, J. y Schiaffino, P. (2020b). “Riche comme un argentin”: desigualdad educativa en la Argentina de la “belle époque”. *Investigaciones de Historia Económica / Economic History Research*, 16(3), 57–75. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7576701>
- López-Alves, F. (2000). *State formation and democracy in Latin America, 1810–1900*. Duke University Press.

- Mann, M. (1984). The autonomous power of the state: Its origins, mechanisms and results. *European Journal of Sociology*, 25(2), 185–213. <https://doi.org/10.1017/S0003975600004239>
- Martínez, C. (2023a). Escuelas, maestras y territorios. Capacidades estatales y capital humano en Uruguay, 1877-1910. *Investigaciones de Historia Económica*, 19(1), 17–30. <https://doi.org/10.33231/j.ihe.2022.12.001>
- Martínez, C. (2023b). Fiscalidad, territorios y globalización: evidencia para Uruguay (c. 1852-1913). *Tiempo y Economía*, 10(1), 1–31. <https://doi.org/10.21789/24222704.1934>
- Martínez, C. (2026). Aduana, deuda y guerra: capacidades fiscales en Uruguay (ca. 1852–1913). *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1–30. <https://doi.org/10.1017/S0212610925100840>
- Mattelat, A. (1995). *La invención de la comunicación*. Siglo XXI.
- Mazucca, S. (2021). *Latecomer state formation: Political geography and capacity failure in Latin America*. Yale University Press.
- Millot, J. y Bertino, M. (1995). Las finanzas del Estado Oriental de 1830 a 1876. *Revista Quantum*, 2(4), 117–141.
- Millot, J. y Bertino, M. (1996). *Historia económica del Uruguay: 2. 1860-1910*. Fundación de Cultura Universitaria.
- Mitch, D. y Cappelli, G. (2019). *Globalization and the rise of mass education*. Palgrave Studies in Economic History. <https://usiena-air.unisi.it/handle/11365/1082697>
- Moraes, M. (2008). *La pradera perdida: historia y economía del agro uruguayo una visión de largo plazo, 1760-1970*. Linardi y Risso.
- Moraes, M. (2024). Espacios económicos, instituciones y mercados antes de la creación del Estado Oriental. En L. Bértola (ed.), *Teleidoscopio. Historia económica del Uruguay* (pp. 240–272). Fundación de Cultura Universitaria.
- Muinelo-Gallo, L. y Rodríguez, A. (2019). Finanzas subnacionales y capacidades para el desarrollo económico territorial en Uruguay: 1990-2016. *Documentos de Trabajo IECON*, 15(19). <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/22510>
- Musacchio, A., Fritscher, A. M. y Viarengo, M. (2014). Colonial institutions, trade shocks, and the diffusion of elementary education in Brazil, 1889-1930. *The Journal of Economic History*, 74(3), 730–766. <https://doi.org/10.1017/S0022050714000588>
- Oddone, J. (1966). *La formación del Uruguay moderno. La inmigración y el desarrollo económico y social*. Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- O'Donnell, G. (1993). Acerca del Estado, la democratización y algunos problemas conceptuales. Una perspectiva latinoamericana con referencias a países postcomunistas. *Desarrollo Económico*, 130(33). <http://repositorio.cedes.org/handle/123456789/2929>
- O'Donnell, G. (2008). Algunas reflexiones acerca de la democracia, el Estado y sus múltiples caras. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, 42, 5–30. <https://hdl.handle.net/20.500.14330/CLA01000278162>
- Ogilvie, S. (2022). State capacity and economic growth: Cautionary tales from history. *National Institute Economic Review*, 262, 28–50. <https://doi.org/10.1017/nie.2022.42>
- Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD], European Union y Joint Research Centre-European Commission. (2008). *Handbook on constructing composite indicators: Methodology and user guide*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264043466-en>

- O'Rourke, K. H., Williamson, J. G. (2001) *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy*. MIT Press.
- Peres-Cajías, J. (2014). Bolivian public finances, 1882-2010. The challenge to make social spending sustainable. *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 32(1), 77–117. <https://doi.org/10.1017/S0212610914000019>
- Peres-Cajías, J. (2016). La expansión del gasto pública y la educación masiva en Bolivia: ¿representó la revolución de 1952 un cambio permanente? En L. Bértola y J. G. Williamson (eds.), *La fractura: pasado y presente de la búsqueda de equidad social en América Latina* (pp. 265–300). Fondo de Cultura Económica.
- Regalsky, A. M. y Salerno, E. (2009). Financiamiento e inversión pública en la Argentina en un periodo de transición, 1900-1935. Un enfoque general y dos estudios de caso. *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 27(2), 205–246. <https://doi.org/10.1017/S0212610900000756>
- Reyes, W., Bruscher, O. y Melogno, T. (1965). *La Banda Oriental: pradera, frontera, puerto*. Ediciones de la Banda Oriental.
- Rodríguez, A. y Willebald, H. (2024). El desarrollo económico regional de Uruguay (1870-2021). En L. Bértola (ed.), *Teleidoscopio. Historia económica del Uruguay* (pp. 329–374). Fundación de Cultura Universitaria.
- Rodríguez-Franco, D. (2016). Internal wars, taxation, and State building. *American Sociological Review*, 81(1), 190–213. <https://doi.org/10.1177/0003122415615903>
- Rogowski, J. C., Gerring, J., Maguire, M. y Cojocar, L. (2022). Public infrastructure and economic development: Evidence from postal systems. *American Journal of Political Science*, 66(4), 885–901. <https://doi.org/10.1111/ajps.12594>
- Roy, T. (2019). State capacity and the economic history of colonial India. *Australian Economic History Review*, 59(1), 80–102. <https://doi.org/10.1111/aehr.12166>
- Sala de Touron, L. y Alonso, R. (1986). *El Uruguay comercial, pastoril y caudillesco: 1. Economía*. Ediciones de la Banda Oriental.
- Sánchez, E. (2011). El peso de la fiscalidad sobre la economía mexicana, 1790-1910. *Historia Mexicana*, 107–162. <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/280>
- Soifer, H. D. (2012). Measuring State capacity in contemporary Latin America. *Revista de Ciencia Política (Santiago)*, 32(3), 585–598. <https://doi.org/10.4067/S0718-090X2012000300004>
- Stearns, P. N. (2010). The 1850s as turning point: The birth of globalization? En P. N. Stearns (ed.), *Globalization in world history* (pp. 90–123). Routledge. <https://www.taylorfrancis.com/chapters/mono/10.4324/9780429299032-7/1850s-turning-point-peter-stearns>
- Thies, C. G. (2005). War, rivalry, and State building in Latin America. *American Journal of Political Science*, 49(3), 451–465. <https://doi.org/10.1111/j.1540-5907.2005.00134.x>
- Tirado-Fabregat, D. A., Badia-Miró, M. y Willebald, H. (eds.). (2020). *Time and space: Latin American regional development in historical perspective*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-47553-6>
- Travieso, E. (2018). Railroads and regional economies in Uruguay, c. 1910. *Revista Uruguaya de Historia Económica*, 7(12). <https://doi.org/10.17863/CAM.25685>
- Travieso, E. (2023). Soils, scale, or elites? Biological innovation in Uruguayan cattle farming, 1880–1913. *The Economic History Review*, 76(2), 498–524. <https://doi.org/10.1111/ehr.13196>

- Travieso, E. y Herranz-Loncán, A. (2023). Uruguay: The rise of a monocentric economy. En F. Valencia (ed.), *Roots of underdevelopment: A new economic and political history of Latin America and the Caribbean* (pp. 433–462). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-031-38723-4_15
- Valencia, F. (ed.). (2023). *Roots of underdevelopment: A new economic and political history of Latin America and the Caribbean*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-38723-4>