© 2015, Gerardo Caetano - Ana Ribeiro

Derechos exclusivos de edición para todo el mundo:
© 2013, Editorial Planeta S.A.
Cuareim 1647, Montevideo - Uruguay

1ª edición: setiembre de 2015
ISBN: 978-9974-729-56-8

Impreso y encuadernado en Zonalibro
San Martín 2437 – Tel. 2208 7819
E-mail: zonalibro@adinet.com.uy
Montevideo - Uruguay

Depósito Legal Nº 368.009 / 15
Edición amparada en el decreto 218/996 (Comisión del papel)

De acuerdo con el artículo 15 de la Ley Nº 17.616: "El que edite, venda, reproduzca o hiciere reproducir por cualquier medio o instrumento -total o parcialmente-; distribuya; almacene con miras a la distribución al público, o ponga a disposición del mismo en cualquier forma o medio, con ánimo de lucro o de causar un perjuicio injustificado, una obra inédita o publicada, una interpretación, un fonograma o emisión, sin la autorización escrita de sus respectivos titulares o causahabientes a cualquier título, o se la atribuyere para sí o a persona distinta del respectivo titular, contraviniendo en cualquier forma lo dispuesto en la presente ley, será castigado con pena de tres meses de prisión a tres años de penitenciaría", por lo que el editor se reserva el derecho de denunciar ante la justicia Penal competente toda forma de reproducción ilícita.

GERARDO CAETANO
ANA RIBEIRO

COORDINADORES

TIERRAS, REGLAMENTO Y REVOLUCIÓN

REFLEXIONES A DOSCIENTOS AÑOS DEL REGLAMENTO ARTIGUISTA DE 1815

Planeta

La producción de la tierra vista desde el mar. Los excedentes y su salida a través de la exportación. Las carencias y la importación

JULIO SÁNCHEZ GÓMEZ
(Universidad de Salamanca)

El presente artículo[1] trata de acercarse al estudio del movimiento comercial a través del puerto de Montevideo –prácticamente el único de la Banda Oriental que en todo ese período realiza comercio con el exterior– en el período 1806-1830. Un tiempo del que es conocida la parte correspondiente al gobierno español –hasta junio de 1814–, principalmente a través del monumental trabajo de Arturo A. Bentancur sobre el puerto de Montevideo,[2] habiendo recibido menos atención historiográfica específica los períodos siguientes. El movimiento del puerto es un indicador más del movimiento de la economía general y, consiguientemente, en una economía estrechamente vinculada a la tierra, sus potencialidades son rastreables a través de las exportaciones e importaciones. Ese será el enfoque del presente trabajo.[3]

1. Este artículo es anticipo de una obra más ambiciosa que preparamos sobre el comercio y los comerciantes montevideanos en el período 1806-1850 y que llevará como título *Vasallos de Su Majestad Católica, Súbditos de Su Majestad Fidelísima, Ciudadanos del Imperio y de la República Oriental del Uruguay. El comercio y la elite comercial de Montevideo (1806-1850).*

2. A. A. Bentancur, *El puerto colonial de Montevideo,* Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1996-99, 2 vols.

3. El movimiento comercial de los años 1814 en adelante hemos tenido que reconstruirlo desde cero. Y lo hemos hecho basándonos en los libros de la Capitanía del Puerto y de la Aduana ubicados en el Archivo General de la Nación (AGN): libros de entrada y libros de salida de buques. Los primeros anotaban minuciosamente la fecha de entrada, la bandera, el nombre del barco, el de su capitán, el tonelaje, el puerto de procedencia, el dueño del barco, la carga, a quién iba consignado, y en el caso de que los llevara, el número de negros esclavos y el de pasajeros, estos últimos con sus nombres respectivos. En ocasiones falta la anotación del tonelaje, lo que nos ha impedido, tanto

Antecedentes: el comercio en el tiempo tardocolonial

Los años finales de la colonia contemplan el único período largo de paz –una década– que viven estos territorios antes del abandono del poder español. Son los diez años que median entre la paz de Ver-

en entradas como en salidas, utilizar este dato para la estadística.

Las entradas de buques comienzan el 1 de enero de 1805 y terminan el 27 de febrero de 1845 y componen un total de 9.960 barcos entrados en puerto –hasta 1820 de cualquier procedencia y desde esta fecha, con exclusión del tráfico "de los ríos"– y en cuanto a las salidas, dan comienzo el 5 de febrero de 1813 y finalizan el 28 de octubre de 1839, con un total de 6.113 buques salidos del puerto, con las mismas características que las apuntadas para el tráfico de entrada. El tratamiento informático y estadístico, que acompañamos, de este ingente número de 16.073 anotaciones, ha supuesto un gran trabajo, desarrollado a lo largo de varios años, al que hay que añadir el que los barcos y barcazas de cabotaje fluvial –"de los ríos"– aparecen en los libros generales para los primeros años, pero en los años 20, 30 y 40 existen volúmenes específicos para ellos. Hemos realizado también la estadística de los barcos que se mueven hacia y desde los ríos –un dato muy interesante para conocer la ampliación del *hinterland* del puerto de Montevideo hacia el interior a través de los ríos que afluyen al estuario del Plata–. Ofrecemos aquí ese movimiento desde el año 1822 hasta el de 1845 –los anteriores aparecen en la estadística general–, lo que ha supuesto el tratamiento de más de ocho mil movimientos en cada sentido. El movimiento de barcos de los ríos, años 1823 a 1845, se puede consultar en AGN, Archivo General Administrativo, Capitanía del Puerto, libros 100, 101, 468, 540, 541, 542, 547, 548, 556, 680. A todo ello hemos añadido las informaciones proporcionadas por los archivos franceses, que disponen de estadísticas tempranas elaboradas de las que carecen los uruguayos, si bien con el inconveniente de que hasta 1840 engloban en un todo al Río de la Plata –Buenos Aires y Montevideo– y sólo discriminan a partir del citado año y una incursión en los *Libros de Vigía* de la Biblioteca de Temas Gaditanos de la ciudad de Cádiz, en tales casos para datos referentes al intercambio franco e hispano uruguayo.

A las fuentes citadas hay que añadir los archivos de particulares, muchos de ellos comerciantes, que se guardan en el Archivo General de la Nación y el Museo Histórico de Montevideo. Destaca entre ellos el archivo del comerciante Francisco Juanicó, un menorquín afincado en Montevideo el primer año del siglo XIX y que prolongó su vida y su actividad hasta la década de los 40. También los de Miguel Antonio Vilardebó, Mateo y Francisco Magariños, Juan Francisco Giró, Cristóbal Salvañac, Juan María Pérez, José Ellauri, Pablo Nin, Ramón Masini, Nicolás Herrera, Tomás García de Zúñiga y Samuel Laffone. Entre estos archivos personales, se hallan también correspondencias comerciales completas, como las de Silva, que se prolonga desde 1810 hasta 1817 y que consta de 212 cartas y otra ya de época republicana, la de la casa comercial Aldana, compuesta de más de 2.500 cartas. En el presente artículo recogemos sólo cifras referentes al comercio legal, el que es registrado. No hemos encontrado ningún indicio referente al posible comercio "ilegal", seguramente importante, sobre todo en el tráfico denominado "de los ríos". Todas las gráficas del presente artículo fueron elaboradas en base a estas fuentes, salvo indicación contraria.

salles en 1783, que puso fin a la guerra con la Gran Bretaña, y 1793, momento en que se produce la ruptura con la República francesa. A partir de este último año, los períodos bélicos se suceden –1793-95, guerra con Francia; 1796-1802, cambio de alianzas que provoca un nuevo conflicto bélico con los británicos y a partir de 1805, vuelta a la guerra, otra vez hispano inglesa, que ya se complicará sin solución de continuidad con la invasión francesa de la metrópoli y las guerras civiles que culminarán con el cambio político en la América hispana. Cada uno de los períodos bélicos traía aparejados impedimentos en las comunicaciones entre la metrópoli y los puertos americanos, con las consiguientes dificultades para el comercio. Ello obligaba a que las autoridades tomaran diversas medidas de apertura de las costas a otras banderas que paliaran el desabastecimiento que producía la falta de llegada de buques desde la península.

El largo período de paz en el Atlántico, que se extiende desde mediados de los 80 hasta 1796, fue la culminación del comercio exclusivo peninsular en el puerto oriental. En los años finales de los 80 –1787-1790– la práctica totalidad de los barcos de arribo y salida fueron de bandera española.[4] Tanto en origen como en destino, el puerto peninsular más destacado fue Cádiz –la inercia y las redes del tiempo del monopolio no eran tan fáciles de superar–,[5] si bien se advierte el crecimiento de la participación de los puertos de Málaga[6] y Barcelona. A ellos se unió también La Habana como destino,

4. Según el estudio de Bentancur, en el trienio 1787-89 sólo llegaron 3 naves británicas, todas ellas sin embargo al servicio de la Real Compañía de Filipinas, véase *El puerto de Montevideo...*, vol. I.

5. J. R. Fisher, *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool, Center for Latin American Studies, 1985, ha calculado en el 76% del total español las exportaciones que salieron de Cádiz en el período 1778-1796. El porcentaje de las importaciones americanas en Cádiz respecto al total de puertos españoles fue de 84.2%, frente a, por ejemplo, un 6,8% de La Coruña.

6. Sobre el comercio de Málaga con Montevideo, véase Aurora Gámez Amián, "Aproximación a la influencia del libre comercio con América en la economía de Andalucía Oriental", en A. M. Bernal, (Coord.), *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987, que incluye un análisis de las cargas y su procedencia. En la misma obra, cuatro estudios sobre el caso catalán, los de Carlos Martínez Shaw, "El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate"; Josep María Delgado Ribas, "El modelo catalán dentro del sistema de libre comercio (1765-1820)";

abriendo así una ruta de larga proyección en el futuro. A este tráfico legal hay que añadir el ilegal con Brasil, del que existen noticias pero no cuantificación.

Entrados en los años 90, prosigue la exclusividad española, pero Cataluña supera ampliamente a Cádiz como puerto de origen y destino del comercio de Montevideo, algo en lo que incidió la circunstancia del desarrollo propio de Cataluña, pero también la presencia de tantos comerciantes de origen catalán, quienes conservaban al otro lado del océano sus relaciones con su tierra de origen.

A comienzos de 1796 se abría el primer orificio en el férreo muro del monopolio español del comercio legal. En ese año se autorizó y legalizó el llamado "comercio de ensayo", que permitía el intercambio con las Antillas francesas ocupadas por los británicos y cuya finalidad era la de dar salida a frutos y producciones locales que no tenían venta en el comercio con la metrópoli. Y el orificio de 1796 se ensanchó a fines del año siguiente, cuando las dificultades crecientes en el tráfico atlántico se agravaron con la intensificación de la guerra y las autoridades decidieron por la Real Orden de 18 de noviembre de 1787 la autorización del comercio en buques extranjeros neutrales, el denominado "comercio de neutrales".[7]

La medida trajo como consecuencia una gran reactivación del comercio, ralentizado en ese momento por la guerra: de 82 buques entrados en 1796 se había descendido a sólo 28 el año siguiente, que en 1802, parcialmente de guerra, se habían elevado hasta 188.[8] Pero la real orden conllevó muchas transgresiones, razón por la que se suspendió la medida del comercio de neutrales el 20 de abril de 1799, obedeciendo también a protestas del Consulado de Cádiz, a las que se unieron iguales reclamaciones de una parte de los comer-

José María Oliva Melgar, "Reflexiones en torno al comercio libre de Barlovento: el caso catalán", y Josep María Fradera, "¿Una o varias crisis coloniales? A propósito del caso catalán".

7. Sobre el comercio de neutrales en el Río de la Plata, véase C. Malamud Rilkes, "El comercio de neutrales en el Río de la Plata, 1805-1806", en *Cuadernos de Historia Regional*, 2,4 (diciembre 1985), pp. 17-41.

8. A. A. Bentancur, o. cit.

ciantes montevideanos. Las dificultades hicieron que el comercio de neutrales volviera nuevamente a autorizarse en 1801. Y el período que comenzó ese año fue, hasta 1810, el ápice del comercio montevideano colonial.

Los barcos extranjeros comenzaron a penetrar en 1797-99 y, con alternativas, ya no volvieron a ausentarse, ya que en los momentos de restricción entraban con el pretexto de avería o temporal. Los pabellones de la ciudad hanseática de Hamburgo, daneses de Altona, suecos, genoveses y sobre todo norteamericanos[9] se hicieron presentes en el puerto oriental, así como de forma subrepticia también comerciantes británicos, que se camuflaron embarcando sus producciones en navíos hamburgueses y daneses. Lo que varió en estos años fue la presencia o ausencia de barcos españoles, en función de la situación bélica internacional.

Hasta 1806, la relación externa más importante del puerto de Montevideo fue, como desde un principio, con los puertos peninsulares. Cádiz iba cediendo terreno a favor de Barcelona y Málaga, a las que se unirían en proporciones mucho menores otros puertos catalanes, La Coruña –en la que los catalanes tenían también una fuerte presencia– y el puerto antillano de La Habana, con una actividad creciente en la relación con Montevideo a través de la importación de carnes secas. Pero a medida que avanzó la primera década del siglo XIX, otros puertos comenzaron a unirse a los metropolitanos en los destinos de las mercancías orientales: los puertos de las posesiones españolas en el Pacífico –costas americanas y Filipinas– a los que se incorporaban las sucesivas disposiciones de tolerancia: comercio de ensayo, entrada de esclavos, etc. Ya en los tiempos de la guerra de 1779-83, la ruptura de la conexión atlántica sustituyó a los puertos españoles por los brasileños y a las naves hispanas por portuguesas, reales o simuladas –la simulación de bandera fue una

9. Estos serían en lo sucesivo los predominantes en el comercio de neutrales, hasta que la Embargo Act les obligó al repliegue. Volverían nuevamente en 1809. Aunque su principal puerto de destino fue La Habana, se movieron en realidad por toda la América española, incluidos los puertos chilenos y peruanos del Pacífico, véase A. A. Bentancur, o. cit.

práctica corriente por parte tanto de los navieros españoles como de los platenses en circunstancias bélicas–, mientras que la conexión con la metrópoli se mantuvo a través de la ruta Río-Lisboa.

Terminado el tiempo de hostilidades, la conexión brasileña desapareció del comercio legal. El tráfico con Brasil volverá a abrirse en la década de los 90, al socaire de los permisos para la introducción de esclavos; se acelera en la década siguiente, de forma que en 1805 entrarían 22 naves cargadas con esclavos procedentes de Brasil.[10] Los siguientes pasos en la apertura, el comercio de ensayo y el comercio de neutrales abrieron –sin que ello llegara a significar la verdadera libertad de comercio– la ruta de los puertos de Europa y de Estados Unidos. En 1798, con la apertura a neutrales llegaron ya buques desde Filadelfia, Lisboa, Hamburgo o Burdeos con participación de comerciantes peninsulares, mientras que hasta 1808 predominaron, entre los extranjeros, los barcos de bandera norteamericana.

El artículo más importante en la exportación eran los cueros vacunos. La exportación de estos la efectuaban los comerciantes en crudo o salados –curiosamente la industria de la curtiembre, que existió en las afueras de Montevideo, se destinó sólo al consumo local y a lo largo de todo el período, incluso en los años 30, pueden verse importaciones de pieles curtidas de Francia–, procedentes de sus propias estancias o, lo que era más común, adquiriéndolos a estancieros del interior, a los que adelantaban dinero a cuenta de la entrega de cueros.[11] Los comerciantes habilitaban también a los estancieros para sus gastos, de una forma semejante a la que otros co-

10. Los principales productos exportados a Brasil en los años 1802-1806 fueron, por este orden, cueros, carnes y tasajo, sebos y velas, suelas y lenguas, estos últimos en cantidades testimoniales. AGI, Buenos Aires, 484.

11. Son numerosos los ejemplos en los libros de protocolos del AGN, Archivo Judicial, protocolos de 1800 a 1812. Véase uno de ellos: AGN, Archivo Judicial, 5 de marzo de 1800, José de Sosa, vecino de San Fernando de Maldonado se obliga a poner dentro de esta plaza a la disposición de D. Miguel Antonio Vilardebó, vecino y del comercio de ella a los treinta días contados desde el siguiente a que se sepa en este puerto haberse hecho la paz con Inglaterra, 1.000 pesadas de cueros de 41 libras cada una, a razón de 11 reales corrientes, habiendo recibido o por vía de anticipación la cantidad de 600 pesos. La suma restante la recibirá a la entrega de los cueros. AGN, Archivo Judicial, protocolos de 1801, 4 de mayo de 1801.

merciantes coloniales lo hacían con otras producciones: mineros en Alto Perú, productores de añil en Centroamérica, etc., una habilitación que a veces acababa con la propiedad en manos del mercader.[12] Muy frecuentemente, los montevideanos actuaban como agentes de los bonaerenses para la compra de cueros a los ganaderos y su exportación desde Montevideo por cuenta de ellos.[13]

El segundo rubro de exportación eran otros productos derivados de la ganadería: carne salada, sebo y velas de sebo, huesos, astas y en mucha menor medida, lenguas de vacuno y cueros de equino y de otras especies más exóticas: nutrias, tigres y lobos de mar, estos procedentes de las pesquerías que en esos años se practican en el amplio arco que cubre desde el sur de Río Grande hasta el litoral patagónico. Junto a ellos, cantidades muy pequeñas de lana de carnero, o de vicuña, llegadas del interior del virreinato. En alguna ocasión salen también del puerto oriental mulas, en este caso exclusivamente para las colonias francesas, tanto antillanas como del Índico.

12. AGN, Archivo Judicial, libro de protocolos de 1801, 8 de abril de 1801. Comparecen Don Cristóbal Salvañac y compañía, vecino de Montevideo y de su comercio y Don Juan Díaz Antecheli, de la capilla de Pintao, jurisdicción de Montevideo y dijeron que en marzo de 1797 otorgaron escritura de compañía sobre el fomento y población de una estancia que iban a levantar a partir de utilidades y pérdidas en la otra banda del río Negro. Salvañac aporta 2.588 pesos y 4 reales de plata corriente de este país que recuperará al final del tiempo fijado para la escritura de compañía. Juan Díaz ha gastado hasta el día de la escritura en ganados, corrales, bueyes, caballos, etc. la suma de 1.818 pesos. Díaz asistirá personalmente en dicha estancia todo el tiempo que se conceptúe necesario, como que a cargo suyo debe estar el cuidado de todo y llevar cuenta exacta de la distribución de las cantidades que reciba de Salvañac. La compañía se firma por 4 años, al final de los cuales quedará la estancia, ganados, terrenos y demás en poder de Salvañac, no entrando en tasación los terrenos, los cuales no se han de estimar en más valor que en el de los 383 y medio pesos que tuvo de costo su mensura, dándole Salvañac a Antecheli en dinero su desembolso por la reclamación y mensura de terrenos y mitad de las utilidades que haya. Transcurrido el tiempo fijado se disuelve la compañía y queda la estancia en poder de Salvañac.

13. Véase por ejemplo, AGN, Archivo Judicial, libro de protocolos de 1802, Demanda executiva de D. Mateo Magariños contra D. Benito López. Libro de Protocolos de 1800, 1 de abril de 1800, D. Juan José Seco, vecino de Montevideo debe a don Pedro Francisco Berro del comercio de Montevideo 1.376 pesos corrientes procedentes de 344 fanegas de sal que le tiene vendidas y a su entera satisfacción. Las pagará así: después de llegada la noticia de la paz entregará cada mes en ella 300 cueros faenados en su matadero, que su acreedor le satisfará a precio de 12 reales por cada pesada de 40 libras e irá continuando cada mes hasta llegar a los 1.376 pesos.

Una mercancía de importancia determinante en las exportaciones montevideanas fue la plata, el dinero. A pesar del crecimiento del comercio, este fue siempre altamente deficitario –en el año 1800 el valor de los productos exportados sólo cubrió el 16% del valor de los importados– y se compensaba con la salida de dinero, en una fuerte sangría de plata que producía una constante falta de numerario en la plaza. La inmensa mayoría de la exportación de efectivo se hacía de forma fraudulenta, lo que hace que no dispongamos más que de noticias muy fragmentarias sobre su monto y que tengamos que movernos en el terreno de las intuiciones.[14] Michel Morineau proporciona una serie de cifras de exportaciones de plata desde el Río de la Plata, pero sin separación de los valores entre los puertos de las dos orillas.[15]

Entre las mercancías de salida aparecen también en cantidades significativas algunos cargamentos que no tienen relación alguna con las producciones del país, ni siquiera de las provincias contiguas, principalmente cuatro: cacao, cascarilla –quina–, estaño y cobre. Su presencia tiene que ver con la conversión de Montevideo en el puerto principal de escala en la ruta España-puertos del Pacífico, tanto los de la costa americana como los de las Filipinas –la Real Compañía de Filipinas poseyó almacenes en la ciudad oriental– e incluso de China y la India. Cacao y quina procedían del Callao y Guayaquil, mientras que el cobre se cargaba en Valparaíso. Existía también una ruta terrestre que por los pasos cordilleranos y Mendoza llegaba a Montevideo; por ella llegaban planchas de cobre de las minas chilenas y estaño del Alto Perú.[16] Y en la dirección contraria, Montevideo-Pacífico, el primero reexportaba artículos de origen peninsular o, en el tiempo de la apertura comercial, europeo.[17]

También son numerosos los navíos que aparecen en tránsito hacia Buenos Aires o cargando productos claramente de origen europeo, norteamericano o del Brasil en dirección hacia el embarcadero vecino. La razón no es más que la transformación de Montevideo en el verdadero puerto del Río de la Plata, en parte por las ventajas de acceso de este y en parte por acciones positivas de la Corona hacia la ciudad-puerto. Cada vez más, los buques rendían viaje en Montevideo, descargaban y la parte de la carga destinada a Buenos Aires se transbordaba en lanchones a su destino final. Lo mismo sucedía con los cargamentos de salida, que llegaban a la terminal montevideana de la misma forma.[18]

14. J. Pivel Devoto recoge en *Raíces coloniales de la revolución oriental de 1811*, Montevideo, Medina, 1957, la manera en que un comerciante montevideano relata una de las múltiples formas del contrabando de dinero: "Se encuentran las ganancias trasladando a una potencia extranjera la moneda nacional sin gastar nada, comprando en ella a bajo precio y vendiendo lo comprado con la misma estimación que si se trajese de España". A. A. Bentancur, *El puerto*, vol. I, reproduce un memorial de comerciantes en que apuntaban que "con el dinero que nos extraen [los extranjeros] nos roban nuestra riqueza y a la metrópoli un auxilio poderoso para el motivo de su industria y comercio".

15. Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*, New York, Cambridge Univ. Press; Paris, Maison des Sciences de l'homme, 1985.

16. Sobre la exportación de cobre y estaño americanos a la metrópoli, véase Julio Sánchez Gómez, "El cobre de Chile en su etapa chilena (1550-1900)", en *La industria del cobre en la América Española. México, Chile, Perú y Cuba, siglos XVI-XIX, El Mediterráneo y América. XI Congreso Internacional de la Asociación Española de Americanistas, AEA*, Murcia, Ed. Regional de Murcia, 2006, pp. 61 a 97.

17. AGN, Aduana de Montevideo. Caja 241, 179, Fragata "La Virgen Coronada", surta en Montevideo, año 1795, con destino Lima, su origen era Cádiz. Productos que carga en el puerto de Montevideo: barricas con géneros, cerveza en barricas, un cajón con libros y otro con láminas y cartillas, herrajes con destino a Chile; medicamentos, géneros para África; D. Rafael Maldonado para Lima 42 y media docenas de platos, una de fuentes, 6 de pocillos y media de soperas, todo de pedernal inglesa y 100 botellas de sidra de Asturias; D. Francisco Xavier de Neira, para Valparaíso, yerba; D. Juan Cayetano de Molina, una caja de medicinas; D. Mateo Magariños, para Lima, cuatro cajones toscos con 100 libros en pergamino españoles; D. Antonio Masini, para Valparaíso, 353 tercios de yerba (2.450 arrobas).

18. Véase en AGN, Ex Archivo y Museo Histórico, cajas 182 y siguientes numerosos ejemplos de cargamentos y descargas en Montevideo y su trasbordo en lanchas a y desde Buenos Aires. Como un ejemplo, AGN, Aduana de Montevideo. Caja 241, Año 1795. Fragata "La Virgen Coronada", surta en el puerto de Montevideo, año 1795, destino Lima, origen: Cádiz. Llegan de Buenos Aires para embarcar en ella: 2 negros bozales; un cajón con redecillas de malla que antes habían llegado de Málaga; con destino a la ciudad de La Paz: dos cajones con abalorios; a Lima: sombreros, medias y ceñidores de seda; con destino a España: 567 arrobas de sebo, 320 arrobas de velas de sebo; de Necochea para Lima: cerveza (6 barricas); de D. José de María, para Lima, 100 cajones de velas de sebo; de D. Agustín de Iriondo, para Arica y que desde allí se remita a La Paz: 270 mazos de abalorios; de Antonio Piran, para Lima, sombreros, medias de lana y ceñidores; el mismo, para Valparaíso, 24 sombreros afelpados, 18 de castor y nueve y media docenas de medias de lana; de Antonio Obligado, del comercio de Bs. As. y para los puertos habilitados del Mar del Sur, 5 negros bozales. El documento

En cuanto a la importación, el estudio de los productos importados revela datos de alto interés, no sólo de carácter económico, sino sobre el gusto y su evolución a lo largo del tiempo. A Montevideo llegaban desde los puertos peninsulares –Cádiz, Tarragona, Barcelona, Vigo, La Coruña, Tenerife, como los más frecuentes– textiles, españoles y de origen extrapeninsular, vino, aguardiente, lienzos y sal. De los brasileños –Río y Bahía– azúcar, aguardiente y arroz y en los años de apertura, de Hamburgo, textiles y loza. Desde los puertos norteamericanos –Filadelfia y Nueva York– llegan alquitrán y textiles y, en momentos de grandes dificultades en el tráfico oceánico, dos artículos españoles de los que parece que los rioplatenses no sabían prescindir: vino y aguardiente de España. Por fin, de Portugal –Lisboa, Setúbal– llega un artículo imprescindible para la actividad económica oriental: sal, que complementa la que arriba desde España, fundamentalmente desde Cádiz, y que constituye el más rentable de los lastres posibles.

Junto a estos productos, Montevideo se convierte en el puerto único de llegada en el Atlántico sur del más ignominioso de los tráficos, el de la mercancía humana que constituían los esclavos de origen africano, con destino al virreinato del Plata y a las colonias del Pacífico. Ya desde los años 70 llegaron esclavos al puerto oriental y en los últimos años de la década de los 80 la Real Compañía de Filipinas utilizó las instalaciones montevideanas como terminal de su tráfico esclavista, pero es sobre todo a comienzos de los 90 cuando el incremento de la demanda impulsó las sucesivas órdenes reales por las que se designó a Montevideo como destino exclusivo de ese tráfico –una más de las disposiciones que beneficiaban al puerto del norte del estuario–, se decretó la libre introducción de esclavos en embarcaciones nacionales o extranjeras –1791– y se dio permiso a las naves extranjeras para extraer frutos del país por el valor de los esclavos llegados –1806–.

ilustra también sobre las complicadas rutas de las mercancías en el sur del continente americano.

Este período largo de crecimiento y acumulación, primero en el marco del "comercio libre" de 1778 –recordémoslo, incrementado seguramente en un cien por cien por el contrabando– y en la primera década del nuevo siglo acompañado por una compañía creciente de buques extranjeros llegados en el marco de las sucesivas medidas paliativas de las interrupciones bélicas, se vio alterado en 1807 por un evento que no por temido desde tiempo atrás dejó de resultar traumático: la invasión británica que afectó primero a Buenos Aires y de febrero a septiembre de aquel año, a Montevideo. A largo plazo, se abriría una relación anglo-oriental que se iba a prolongar hasta muy avanzado el siglo XX, inaugurado con la llegada de alrededor de un centenar de buques británicos al puerto oriental. Pero a corto plazo fue el inicio de un período de turbulencias que culminaría con el fin de la soberanía española sobre el Río de la Plata en 1814.

Los años posteriores a la evacuación de los británicos fueron un auténtico canto de cisne del movimiento portuario oriental, porque, aunque la guerra con Francia no supuso un inconveniente significativo en la prosecución de los intercambios –los barcos británicos llegaron desde ese momento bendecidos con la legalidad de ser "aliados" donde antes fueron enemigos–, la posterior ruptura con Buenos Aires sí desarticuló lo que hasta 1810 era un solo núcleo portuario. Ya antes de la ruptura formal Buenos Aires decidió rebajar sustancialmente sus tarifas portuarias.[19] Esta medida, que afectó a la competitividad comparativa de Montevideo, se unió en 1811 a la desarticulación del eje de relación Montevideo-Buenos Aires-interior y, ya durante el sitio de la ciudad oriental, a la ruptura de la relación ciudad-campaña, con la consiguiente incapacidad para conseguir mercancías de retorno, sobre todo cueros, para iniciar un declive en el movimiento portuario que se consuma sobre todo en el semestre primero de 1814, el último del gobierno español, en el que prácticamente sólo tuvieron entrada buques procedentes de Brasil, que burlaban el bloqueo bonaerense con víveres, y buques españoles que aportaban mercancías, pliegos de órdenes o funcionarios con

19. A. A. Bentancur, o. cit.

destino a ninguna parte, obligados a permanecer indefinidamente en Montevideo ante la imposibilidad de continuar hacia sus destinos en Alto Perú o en las provincias del norte argentino.

En las condiciones que se imponen a partir de 1811, Buenos Aires gana la partida a Montevideo, sobre todo en la atracción del tráfico inglés, que desde 1809-10 se había convertido en el de mayor importancia. En 1813, el que había llegado a ser mero puerto auxiliar, supera a Montevideo en número de buques arribados y en volumen de barcos ingleses: 109 navíos llegados a Buenos Aires y de ellos, 63 británicos, por 77 que tocan en Montevideo y ninguno inglés, mientras que en el primer semestre de 1814 llegan al puerto del sur 53 –25 de bandera británica– y 38 a Montevideo –sólo 3 ingleses–. Las autoridades de Montevideo contraatacaron imponiendo un bloqueo al puerto de enfrente, pero resultó muy poco eficaz, sobre todo porque fueron incapaces de imponerlo a los británicos, con lo que se convirtió sobre todo en un bumerán contra la relación entre los dos puertos.

MOVIMIENTO PORTUARIO:[20] BARCOS ENTRADOS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO A PARTIR DE 1793

AÑOS	BARCOS
1793	54
1794	78
1795	64
1796	88
1797	28
1799	39
1802	188
1805	130

20. Véase, para los buques entrados hasta 1805, Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Buenos Aires, 484, 506 y A. A. Bentancur, o. cit. Para los arribados a partir de 1805, AGN, Archivo General Administrativo, Capitanía del Puerto, libros 100, 101, 468, 540, 541, 542, 547, 548, 556, 680.

1806	83
1807	18
1808	56
1809	140
1810	227
1811	191
1812	105
1813	77
1814	38

BARCOS QUE SALIERON DEL PUERTO DE MONTEVIDEO A PARTIR DE 1793[21]

AÑOS	BARCOS
1793	59
1794	78
1795	57
1796	82
1797	14
1802	148
1808	51
1809	134
1810	191
1811	176
1812	130
1813	82
1814*	25

* Hasta el 22 de junio.

21. Ibídem.

MOVIMIENTO DE BUQUES EN 1811-1814[22]
BUQUES ENTRADOS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO (POR BANDERAS)

AÑOS	TOTALES	ESPAÑOLES	PORTUGUESES	INGLESES	NOTEAMERICANOS	OTROS
1811	191	91	25	23	50	2
1812	105	60	26	10	9	---
1813	77	37	40	---	---	---
1814	38	14	21	3	---	---

PRINCIPALES PUERTOS DE ORIGEN

AÑOS	CÁDIZ	RÍO DE JANEIRO	SANTA CATARINA	RÍO GRANDE
1811	17	27	14	---
1812	7	28	12	---
1813	10	14	14	33
1814	---	3	1	10

BUQUES SALIDOS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO (POR BANDERAS)

AÑOS	TOTALES	ESPAÑOLES	PORTUGUESES	INGLESES	NOTEAMERICANOS	OTROS
1811	176	76	26	23	50	1
1812	130	83	24	8	15	---
1813	87	55	31	1	---	---
1814	41	13	25	3	---	

22. Ibídem.

PRINCIPALES PUERTOS DE DESTINO

AÑOS	CÁDIZ	RÍO DE JANEIRO	SANTA CATARINA	RÍO GRANDE
1811	10	44	6	4
1812	6	27	5	7
1813	5	19	8	24
1814	---	1	---	12

El comercio en los tiempos de la patria

La política hacia el comercio del gobierno de Buenos Aires se basó fundamentalmente en dos normas que contradecían las tradicionales del virreinato: el permiso para la exportación de moneda, previo pago de un impuesto a su salida, una medida que tendía a concitar el favor de las casas de comercio británicas que se habían ido instalando en la capital virreinal a partir de 1810, una decisión que inmediatamente produjo una salida aun mayor que la que –clandestinamente o a través de permisos– se había experimentado hasta entonces, de forma que se experimentó una aguda falta de numerario.[23]

La segunda constante en la política económica bonaerense fue la libertad de comercio, objetivo sobre todo de interés de los hacendados. En virtud de la idea de libertad se suprimieron todos los impuestos a la importación y, por supuesto, desde el comienzo del control del gobierno por parte de los insurgentes, el puerto de Buenos Aires quedó abierto a la introducción de toda clase de mercancías inglesas. El objetivo fundamental de las medidas era el fomento de la riqueza pecuaria a través del incremento de las exportaciones que

23. Tan aguda fue la absoluta falta de numerario en el interior que el gobernador Güemes, para pagar a sus gauchos que defendían la frontera norte, acuñó monedas de plata con gran proporción de estaño que inundaron el país, desplazando de la circulación interior a la escasa moneda de plata de buena ley que aún pervivía. Véase W. Reyes Abadie, *Artigas y el federalismo en el Río de la Plata: 1810-1820*, Vol. II, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1975.

la mayor concurrencia produciría. Lo que ocurrió fue que los comerciantes ingleses, convertidos en monopolistas, impusieron sus precios. Algunos ganaderos bonaerenses reaccionaron a partir de 1812 creando saladeros para la transformación de la carne[24] y abriendo –con dificultad, ya que los barcos estaban también en manos de los ingleses– mercados para el nuevo tasajo en Brasil o Estados Unidos. Ello supuso para Montevideo la ruptura del monopolio de la producción de derivados cárnicos de la ganadería, que había mantenido prácticamente hasta entonces.

Sustituido el gobierno porteño por el de Artigas, la política económica de este respecto al comercio se plasmó en varias medidas, algunas contradictorias y otras bienintencionadas pero impracticables. Frente a las iniciativas económicas bonaerenses, la base de la actuación de Artigas era el proteccionismo de la producción artesanal frente a la introducción de artículos competitivos del exterior y el estímulo a la exportación de productos de la tierra, así como la ruptura de la posición única de Montevideo y Buenos Aires en los intercambios con el exterior, mediante el permiso para el funcionamiento de nuevos puertos, tanto en las provincias confederadas como en la propia Banda Oriental, en la que la propuesta se materializó en la apertura de Colonia y Maldonado. En septiembre de 1815 se promulgó el Reglamento de Aranceles para los pueblos confederados que establecía tasas diferenciales en la importación y una común para la exportación del 8%: una general del 25% sobre los productos introducidos, que descendía al 15% cuando se trataba de productos considerados imprescindibles y hasta el 0% en las armas y aumentaba hasta al 40% en el caso de artículos que se deseaba proteger por tratarse de géneros elaborados en el área de la confederación, esencialmente calzado y textiles confeccionados.[25]

24. Fueron pioneros en la instalación de saladeros en la provincia de Buenos Aires y en la organización de los ganaderos para actuar colectivamente como exportadores D. León Ortiz de Rozas y su hijo Juan Manuel de Rosas. Este último, en sociedad con un hermano de Manuel Dorrego, acumuló una gran fortuna como exportador de carnes.

25. Reglamento provisional para la recaudación de los derechos en los puertos de las provincias confederadas de 9 de septiembre de 1815, en ‹http://mucha-mas-historia.

Algunas de las medidas resultaron sorprendentes, como la prohibición de la práctica de la salazón, impidiendo así la comercialización de un producto de alto valor añadido,[26] otras inoperantes, como la apertura de nuevos puertos; un puerto no es sólo una autorización y un embarcadero, precisa de instalaciones, comerciantes con redes, tanto hacia el interior como hacia el exterior, y una cierta tradición de la que carecían Colonia y Maldonado,[27] de forma que el tráfico que generaron durante la etapa artiguista fue irrelevante. El proteccionismo significaba que los importadores aceptaran el comercio en esas condiciones, lo que no sucedió, teniendo en cuenta sobre todo que enfrente se hallaba el puerto de Buenos Aires con tasas aduaneras mucho más reducidas. El sistema no funcionó y Artigas se vio obligado a girar 180 grados y firmar un acuerdo de libre comercio con los ingleses, para evitar la pérdida total de los mercados exteriores, contradiciendo así toda la dirección anterior de su política, arreglo que se firmó en agosto de 1817, cuando el caudillo ya había perdido el control sobre la mayor parte del territorio oriental y sobre el puerto de Montevideo,[28] por lo que el acuerdo fue papel mojado

blogspot.com.es/2010/08/reglamento-provisional-de-aduanas-1815.html›, consulta el 14 de marzo de 2015.

26. Véase *Archivo Artigas*, tomo XXXIV, nº 1260, "Juan María Turreyro Ministro de Hacienda al alcalde de San Carlos. Informa que de acuerdo a las órdenes recibidas del Cuartel General está terminantemente prohibida la salazón de carne por disposición del general Artigas". Maldonado, 5 de noviembre de 1818.

27. En Colonia y otras partes de la Banda Oriental se habían establecido comerciantes británicos y para ellos pedía protección a Artigas Jocelyn Percy el 20 de febrero de 1815. Pero la presencia de individuos dedicados al comercio no significaba su capacidad para desarrollar un comercio internacional. Véase *Archivo Artigas*, tomo XXXIV, nº 1265. Artigas estaba dispuesto a permitirles el comercio libremente si cortaban sus relaciones con el gobierno de Buenos Aires, lo que entraba también en contradicción con su política comercial protonacionalista.

28. El tratado fue firmado con el representante de la Estación Naval Británica en Purificación. Admitía "a un libre comercio **a todo comerciante inglés**..." (énfasis agregado). En una misiva secreta, el comodoro William Bowles le indica al Almirantazgo, el 15 de agosto de 1815, que el tratado "colocará a nuestro comercio sobre un pie tan favorable como se puede esperar...". Por cierto, Bowles informaba en la misma carta que Artigas "lamentó haber abandonado a los españoles, pero dijo que los dados estaban echados...". Posteriormente lord Castelreagh desautorizó varias de sus cláusulas. Véase *Archivo Artigas*, tomo XXXIV, números 1265 a 1277, "Tratado de Comercio con las Autoridades Navales Británicas en el Río de la Plata". Véase también el documento 1280, "Fragmento del informe presentado por el Cónsul de Estados Unidos en Buenos

desde su firma. Además, las trabas al libre comercio supusieron un motivo más para la defección de los hacendados y saladeristas, que se pasaron con armas y bagajes al campo de los portugueses.

TOTAL DE BUQUES ENTRADOS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO ENTRE EL 23 DE JUNIO DE 1814 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1817

AÑO	NÚMERO DE BARCOS
1814 (desde 23-6)	15
1815	67
1816	84

PORCENTAJES DE LAS BANDERAS DE LLEGADA MÁS FRECUENTES EN EL PERÍODO 23/06/1814-1816

Inglesa	59	34,91
Portuguesa	57	33,73
Americana	29	17,16
Francesa	6	3,55
Sueca	5	2,96

PUERTOS MÁS FRECUENTES EN LAS PROCEDENCIAS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, 23/6/1814 - 31/12/1816

RÍO DE JANEIRO	65
BUENOS AIRES	39
SALVADOR DE BAHÍA	11
FILADELFIA	5

Aires al ministro interino de Estado, Richard Rush". Visitó a Artigas en Purificación para enterarse del Tratado de comercio con Gran Bretaña y aseguró que, según Artigas, los ciudadanos estadounidenses gozarían de los mismos privilegios que los británicos, noviembre, 21 de 1817. La desautorización de Castelreagh figura en el documento 1281.

MOVIMIENTO DE BARCOS DE SALIDA EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO ENTRE EL 23 DE JUNIO DE 1814 Y EL 1 DE ENERO DE 1817

1814	18
1815	83
1816	74

LOS PUERTOS DE DESTINO MÁS FRECUENTADOS, 23/06/1814-1816

RÍO DE JANEIRO	40	38,46
DESCONOCIDO	19	18,27
BUENOS AIRES	15	14,42
LONDRES	9	8,65
LA HABANA	4	3,85

EXPORTACIONES DE CUEROS VACUNOS DE BUENOS AIRES Y MONTEVIDEO, PERÍODO 1815-1819

PERÍODO	BUENOS AIRES	PORCENTAJE	MONTEVIDEO	PORCENTAJE	TOTAL
1815-1819	717.738	83,97	137.042	16,03	854.780.80

El análisis del tráfico depara varias consideraciones. Para comenzar, el período de la Patria supuso un claro bache respecto a las magnitudes alcanzadas en la última década del régimen español. La cifra más alta de movimientos no llega a un tercio de los años más exitosos de la década anterior. Las razones son varias: la competencia de Buenos Aires, con tarifas más bajas y sin aranceles proteccionistas; la destrucción de la campaña y su riqueza pecuaria y de la infraestructura de transformación ganadera; las dificultades e incluso imposibilidad para convertir a Montevideo en el puerto de salida de las provincias confederadas, que era el gran plan de Artigas; los

inconvenientes para crear una nueva red comercial, impedida la tradicional con la península, que siguió siendo muy importante hasta el último momento del gobierno hispánico. La consecuencia fue el rezago con respecto a Buenos Aires, que puede advertirse en las cifras de exportación de cueros de uno y otro puerto.

A la vista de las banderas que ondeaban en los barcos que arribaron y salieron del puerto montevideano, la tendencia que se iniciaba en los últimos años españoles no hizo más que acentuarse. Se impone ahora la bandera británica, presente ya en los años postreros del gobierno español, si bien ahora pasa a ocupar el lugar preeminente y son barcos ingleses los que realizan una buena parte del comercio exterior con toda clase de puertos, incluso los de los vecinos Brasil y Buenos Aires. Inglaterra ponía así con fuerza un pie en Montevideo como el país más importante en la relación económica exterior de este, una posición que mantendría hasta avanzado el siglo XX. El otro pie lo estaba asentando con igual fuerza en la otra orilla del Plata. Los barcos portugueses ocupan el segundo lugar, muy cerca de los ingleses, continuando una tendencia que comenzó desde el momento en que se abrieron los primeros resquicios en el rígido monopolio peninsular. Los norteamericanos ocuparon el tercer lugar en cuanto a movimiento de buques, seguidos ya por una amplia variedad de banderas representadas, esencialmente europeas.

Río de Janeiro continuó siendo un importante lugar de reembarque de mercancías de otra procedencia en dirección a la Banda Oriental. Buenos Aires, con quien se reabrió la relación durante el período de gobierno porteño, fue el segundo puerto de destino y procedencia. En esta relación, la remisión de mercancías llegadas de España en los años de guerra con destino a Buenos Aires y acumuladas mientras tanto en el puerto montevideano tuvo una gran importancia en los meses en que la comunicación estuvo abierta.[29] Los siguientes son ya los puertos de Londres y Filadelfia, a los que hay

29. La interesantísima correspondencia del comerciante J. Silva, que abarca los años 1810 a 1817 así lo denota. Véase AGN, Montevideo, Archivos de Particulares, correspondencia de la casa J. Silva, 1810-1817.

que añadir otros británicos y norteamericanos, como Nueva York, Salem, New Haven o Charleston, entre los norteamericanos, y Liverpool, Guernesey o un no identificado Olando, en Inglaterra. Es llamativo que, aunque con una presencia mínima, la relación con los puertos españoles no se rompe del todo y así aparecen navíos procedentes de Tenerife, Alicante, Benicarló y Cádiz. La antigua relación con La Habana sigue manteniéndose, si bien reducida a una expresión mínima.

Al comercio que, como hemos visto, se reduce notablemente, se une en los años artiguistas la práctica del corso.[30] Como uno más de los síntomas de la ausencia de un grupo comerciante fuerte, aquel fue organizado directamente por el propio Artigas con barcos adquiridos a norteamericanos. También autorizó la práctica a marinos ingleses y norteamericanos para que actuaran por cuenta del Protector.[31] El corso artiguista fue muy activo, consiguió unos ingresos suplementarios importantes y contribuyó a entorpecer el comercio rioplatense, dado que las sucesivas rupturas y enemistades del caudillo le llevaron a practicarlo contra españoles, bonaerenses y portugueses.[32]

30. Arquivo Historico Ultramarino, Lisboa, en adelante AHU, Caixa 1, doc. 33, 1816, noviembre, 2, corbeta Calipso, puerto de Maldonado. Oficio del comandante de la escuadra ligera del sur, conde de Viana, D. João Manoel de Meneses, al secretario de Estado de negocios extranjeros y de guerra, marqués de Aguiar, D. Fernando José de Portugal e Castro, relatando su viaje desde Santa Catarina a Maldonado: "En Buenos Aires tiene [Artigas] seis embarcaciones de guerra que ignoro su fuerza y seis corsarios comprados en la América Inglesa, guarnecidos con gente de todas las naciones, los cuales han hecho muchas presas españolas y últimamente cinco navíos muy ricos". El tomo XXXV del *Archivo Artigas* está dedicado enteramente al corso artiguista.

31. AHU, caixa 1, doc. 28, julio, 2 de 1818, fragata Tetis, Montevideo. De Lobo al secretario de estado de marina y guerra, tratando de los entendimientos tanto de oficiales como de corsarios ingleses con las fuerzas de Artigas para combatir a los portugueses en el Plata.

32. Los portugueses sufrieron mucho el corso artiguista a partir del momento en que se produjo la invasión hasta la salida de Artigas hacia Paraguay, véase AHU, caixa 1, doc. 36, del almirante Lobo al general Lecor, 18 de julio de 1818: "O acontecimiento do bergantin Guadalupe metido a pique por un corsario saido de Buenos Aires com o novo titulo de 'General Artigas' denominandose antes Maypo, tendo feito esta mudança de nome quando remeteo aquel governo os pasaportes que tinha dizendo lhe nao precisar delles por havellos do sobredito Artigas, cuio nome tomou, as noticias de que este pirata se destina a fazer presa sobre os nosos navios, nao so vindos da Europa,

Bajo la égida lusitana

El 20 de enero de 1817, el ejército de Su Majestad Fidelísima el Rey João VI entraba en Montevideo con toda la parafernalia de la corte y el aplauso generalizado de los vecinos. Aunque la guerra con Artigas no terminaba ese día, el sistema artiguista quedaba a partir de ese momento condenado a un rápido colapso y el portugués iniciaba su institucionalización.

La puesta en pie de la administración portuguesa significó la vuelta a la situación anterior a la insurgencia. Pero también a la situación política anterior a la entrada en vigor de la Constitución española de 1812. Desde Río se proclamó que la actuación lusa pretendía sólo salvaguardar para Fernando VII la tranquilidad del territorio, que en su momento le sería devuelto –al mismo tiempo que preparaba todo tipo de defensas para repeler la siempre inminente expedición española–,[33] lo que le supuso el apoyo de los exiliados orientales en Río, creyeran o no en la sinceridad de la propuesta provisionalidad de la ocupación. La mayor parte de ellos –Juanicó, Vilardebó– regresaron a Montevideo y en 1818-19 estaban ya haciendo negocios en su ciudad de origen.[34] Aquellos partidarios de

mas principalmente nos da carreira da India, com destino de levarem as mesmas presas as Ilhas de Tristan da Cunha e dali trasportarem os productos da sua pillagem para Antuerpia para onde conforme as noticias do nosso encarregado em Buenos Aires ja partio hum correspondente...[las fuerzas con que se halla esta escuadra en este momento aconsejan adquirir mas navios] e como o bergantin Lucy ingles surto en Buenos Aires e ao qual pertenecia o oficial ingles que foi aprehendido pela disconfiança de trazer pasaportes de Artigas, se acha completamente prompto porque estava destinado a sahir a corso".

33. Como puede comprobarse reiteradamente a través de la documentación del AHU, Montevideu, Caixas 1 y 2.

34. En el archivo de Vilardebó, por ejemplo, tras la última exportación –a Lima– en diciembre de 1813, aparece la primera venta tras su regreso, en julio de 1820. Facturas de exportación del comercio de D. Miguel Antonio Vilardebó para los años 1796 a 1821, Archivo de Vilardebó, compartido por el AGN y el Archivo del Museo Histórico, ambos en Montevideo, sin clasificar. Véase también el archivo de la correspondencia de Francisco Juanicó, en Biblioteca Nacional de Montevideo, sección materiales especiales, colección de Manuscritos de Julio Llerena Juanicó. La peripecia de los leales a la Corona desde el comienzo del levantamiento artiguista aparece muy bien reflejada en la reciente tesis doctoral de Ana Ribeiro por la Universidad de Salamanca, que tuve la fortuna de dirigir, aparecida como libro bajo el título *Los muy fieles: leales a la Corona en el proceso*

Buenos Aires se les unieron; la evolución de la política bonaerense, patente ya en el Congreso de Tucumán, hacia un sistema monárquico oligárquico, con un príncipe europeo a la cabeza o hasta un descendiente de la dinastía incaica, les ofrecía a través de los Braganza una solución semejante, sin necesidad de recurrir a algo tan exótico como un inca o tan lejano como un príncipe de Lucca.[35]

Para comerciantes y estancieros, la instalación de Portugal supuso la necesaria tranquilidad que demandan los negocios y un marco político estable, que sintonizaba plenamente con la tendencia dominante en la Europa de la restauración posterior al Congreso de Viena, integrado el territorio como región privilegiada de lo que se proyectaba como un gran imperio mundial desde la India hasta América, pasando por África y Europa.

BUQUES ENTRADOS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO EN LOS AÑOS 1817-1824

1817	233
1818	258
1819	271
1820	267
1821	403
1822	404
1823	238
1824	308

revolucionario rioplatense: Montevideo-Asunción, Montevideo, Planeta, 2013.

35. Las negociaciones para esta propuesta en Archives du Ministère des Affaires Ètrangères, Archives du Quai D'Orsay, Paris Correspondance Politique, Argentine (Buenos Aires), vol. 1 (1737-1819). En los años del establecimiento de los portugueses en la Banda Oriental, todas las miras de Buenos Aires estaban puestas en una solución monárquica y nadie parecía acordarse de una salida republicana. Véase J. Sánchez Gímez, "Un rey para el Plata: monárquicos y monarquía en el oriente del Río de la Plata", en I. Álvarez Cuartero, y J. Sánchez Gómez, *Visiones y Revisiones de la Independencia Americana*, Ediciones Universidad de Salamanca, Salamanca, 2014.

BANDERAS QUE ENARBOLABAN LOS BARCOS ENTRADOS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL PERÍODO 1817-1824

Española	5
Portuguesa	598
Británica	409
Americana	372
Danesa	20
Francesa	152
Argentina	334
Desconocida	3
Brasileña	334
Ilegible	2
Sueca	17
Holandesa	8
Uruguaya	54
Hamburguesa	3
Prusiana	2
Sarda	53
Rusa	7
Chilena	4
Romana	2
De Bremen	1
Lucca	1
Noruega	1
	2.382
MESES	132
MEDIA MENSUAL	18,05

PUERTOS MÁS FRECUENTES EN LAS PROCEDENCIAS DE LOS BUQUES LLEGADOS AL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL PERÍODO 1817-1824

BUENOS AIRES	565	22,95
RÍO DE JANEIRO	374	15,19
RÍO GRANDE	141	5,73
GIBRALTAR	103	4,18
MALDONADO (CABOTAJE)	101	4,10
PARANAGUA	86	3,49
SANTA CATARINA	77	3,13

ENTRADA DE NEGROS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL PERÍODO 1817-1824

1817	44
1818	2
1819	11
1820	54
1821	15
1822	86
1823	0
1824	115
TOTAL	327

BARCOS SALIDOS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO EN LOS AÑOS 1817-1821

1817	207
1818	258
1819	266
1820	257
1821	407

BANDERAS DE LOS BUQUES QUE SALEN DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, AÑOS 1817-1828

NO INDICA	24
ARGENTINA	150
AUSTRÍACA	1
CHILENA	4
DANESA	7
ESPAÑOLA	2
ESTADOS UNIDOS	181
FRANCESA	104
HAMBURGO	2
BRITÁNICA	295
PORTUGUESA	601
PRUSIANA	3
RUSA	6
SARDA	29
SUECA	17
URUGUAYA	43
TOTAL	1.469

PUERTOS MÁS FRECUENTADOS EN LAS SALIDAS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL PERÍODO 1817-1828

BUENOS AIRES	450	31,03
RÍO DE JANEIRO	216	14,90
MALDONADO (CABOTAJE)	110	7,59
DESCONOCIDO	101	6,97
RÍO GRANDE	80	5,52
PARANAGUA	47	3,24
GIBRALTAR	35	2,41

LA HABANA	34	2,34
SANTA CATARINA	30	2,07
SALVADOR DE BAHÍA	28	1,93
VALPARAISO	25	1,72
PAYSANDÚ (CABOTAJE)	22	1,52

DESTINOS POR REGIONES DE LOS BUQUES DE SALIDA EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL PERÍODO 1817-1828

CATALUÑA	5
CÁDIZ	2
GIBRALTAR	35
CANTÁBRICO	1
CUBA	34
FRANCIA ATLÁNTICA	17
FRANCIA MEDITERRÁNEA	9
ESTADOS UNIDOS	25
CABOTAJE	224
ÁFRICA	9
PACÍFICO	34
BRASIL	422
NORTE DE EUROPA	6
ARGENTINA	469
INGLATERRA	20
ITALIA	10

MOVIMIENTO DE BARCOS HACIA Y DESDE LOS RÍOS, AÑOS 1822-1829

AÑOS	BARCOS DE ENTRADA	BARCOS DE SALIDA
1822	----------	231
1823	88	88
1824	115	111
1825	128	113
1826	68	55
1827	79	68
1828	83	107
1829	132	146

El comercio fue el ramo en el que el éxito logrado por las condiciones del nuevo sistema resultó más palmario. En relación con la exportación, el movimiento de buques experimenta un alza notable respecto a la depresión de 1811-1817,[36] con cifras que en 1821 superan ya ampliamente los mejores años de la época española. Como es previsible que la salida de buques fuera semejante a la entrada, el ápice del movimiento comercial antes de los años 30 se experimentó en los años 1821 y 1822. La gran mayoría de los buques eran portugueses,[37] si bien el abanico de banderas se abre mucho respecto

36. El mayor problema del comercio a comienzos de 1817 era el de la imposibilidad de encontrar retornos en Montevideo, ya que no existía producción ni numerario para compensar las importaciones. Escribía Lucas Obes sobre la situación de estos momentos: "todo está en rigurosa parálisis, aquí no hay comercio sino operaciones de canje calculadas sobre el estado de los estómagos de Montevideo. Se introduce la fariña, los porotos, los tocinos, etc.etc. y para los retornos hasta las piedras [para lastre] le faltan al barco introductor que no las trae consigo". En M. Falcao Espalter, *La vigía Lecor*, Montevideo, 1919.

37. Al igual que en los años anteriores los barcos propios ondeaban bandera española, ahora lo hacen con la portuguesa. En los casos en que hemos podido identificarlos, hemos separado a los orientales bajo el epígrafe uruguayos, sólo a efectos de identificación. Por tanto, a los 601 barcos de bandera portuguesa habría que añadir los 43 que aparecen en el cuadro bajo el epígrafe "uruguaya". El total de buques de bandera portuguesa sería por tanto, para el período, de 644.

a los tiempos precedentes. Por primera vez, decididamente, el puerto de Montevideo se internacionaliza. La segunda en orden de importancia es la inglesa; la flota británica se convierte en esos años (y por muchos decenios más) en la transportadora principal del tráfico ultramarino del Río de la Plata. La tercera, la de Estados Unidos, que continúa una presencia que había comenzado a principios de siglo con el comercio de neutrales. Finalizadas las contiendas napoleónicas, la cuarta es la bandera francesa, que inaugura una presencia que será muy importante en los años 30 y 40. En quinto lugar y de forma más tímida, la aparición por primera vez de barcos sardos, que irrumpirán con mucha más fuerza tras la independencia.

La presencia como tercera bandera de barcos argentinos no desvela la importancia del tráfico de Montevideo con las costas del vecino país, el más importante a tenor del volumen de salidas, ya que el puerto de Buenos Aires acoge al 31% de los destinos, mientras que Río de Janeiro (que es el segundo puerto destino) recibe sólo el 15%, si bien la adición a este de otros puertos brasileños –Río Grande, el tercero; Paranagua, el cuarto; Santa Catarina, el séptimo o Bahía, el octavo– hace que el tráfico con Brasil se equilibre notablemente con el que cruza el río para Buenos Aires. Montevideo vuelve ahora a recuperar su papel de puerto de tránsito de mercancías, de antepuerto, respecto a su vecino. Una buena parte de las mercancías que desde Brasil se dirigen a Buenos Aires lo hacen a través del puerto oriental, pero también las de puertos europeos y de Estados Unidos. De esta forma, las exportaciones al puerto vecino se componen de los artículos más variados: muebles, aguardiente, azúcar, café, alquitrán, bebidas como ginebra, etc. De igual manera, Montevideo efectúa labores de intermediación entre las provincias interiores –Entrerríos, Santa Fe– y el puerto de la capital, en unas ocasiones por las malas relaciones entre unas y la otra; en otras, porque esas malas relaciones habían abierto unas redes que seguían funcionando y que terminaban en Montevideo. De esta manera, esta última enviaba al puerto de enfrente cantidades importantes de yerba de las provincias interiores. Y al igual que había sucedido ya en los tiempos de Espa-

ña, los cueros se mueven indistintamente de un puerto al otro, con el fin de completar cargas de exportación.

Los cueros son la principal mercancía de exportación. La gran mayoría de los envíos se hicieron a Río y en menor medida a Salvador de Bahía y Santa Catarina. También se los exportó a puertos de Europa –Londres, Liverpool, Falmouth, Guernesey, Nantes, Marsella, Burdeos, Saint Malo, Le Havre, Amberes, Barcelona, Cádiz, Santander, Gibraltar, Lisboa, Hamburgo, Porto, Lisboa, Génova– y de América –Filadelfia, Nueva York, Baltimore, Boston, Marble Head, La Habana–; incluso aparece un envío a Saint Thomas, islas Vírgenes. Hagamos notar la reapertura del tráfico con la península, aunque en cantidades pequeñas –salen cuatro buques hacia Barcelona y uno hacia Cataluña, sin especificación de destino, dos a Cádiz y uno a Santander–, en barcos extranjeros –sólo salen dos españoles–, si bien irrumpe ahora con fuerza un puerto inédito, Gibraltar, que ocupa el quinto puesto en puertos de destino y que se seguirá manteniendo muy activo.

Al lado de los cueros, salen también sebo y crin rumbo a Londres, Saint-Malo, Filadelfia y, por supuesto, a los puertos brasileños. Desaparecen sin embargo las exportaciones de velas, una buena muestra de la desaparición de la industria transformadora, un eclipse que se produjo antes, pero del que no se recuperará la plaza oriental. Aun más significativa es la ausencia de la exportación de carnes y tasajo. Aunque aparecen 34 expediciones a La Habana –el mercado tradicional de los tasajos orientales–, sólo seis llevan carnes; pequeños embarques de carnes salen hacia Buenos Aires como complemento de cargas; lo mismo hacia los puertos de Río, Bahía, la capitanía del Espíritu Santo y el río São Francisco; incluso partió una expedición a la isla Mauricio.

Montevideo retoma ahora también el antiguo papel, en tono menor, en el tráfico entre Europa y el Pacífico. Aparecen exportaciones de la costa occidental americana, como cacao hacia Gibraltar –un producto muy introducido en la España de fines del siglo XVIII y del que no podía prescindir– o Saint-Malo; cascarilla –quina– a Gibraltar y se renueva la antigua salida del cobre chileno por el puerto oriental hacia Gibraltar, Estados Unidos –Marble Head– o Génova. A cambio, de Montevideo salían hacia Valparaíso productos de reexportación, esencialmente brasileños: aguardiente, azúcar, pero también europeos, como ginebra.

Una exportación inédita –procedente del tráfico con el interior– es la de mulas hacia las colonias francesas: Mauricio, Reunión, Guadalupe y a la española de Cuba, a través del puerto de La Habana. Y es que Montevideo adquiere ahora un fuerte protagonismo –ya lo indicamos antes en relación con Buenos Aires– como puerto intermedio con el interior. El volumen del tráfico de cabotaje, suma del denominado "de los ríos" –barcazas– más los que aparecen de entradas y salidas en la estadística general, crece de forma notable respecto a períodos anteriores. El gobierno cisplatino intentó fomentar la actividad en los puertos de Colonia y Maldonado y los intercambios con ambos, sobre todo con el último, ocupan un lugar relevante en la relación del puerto de la capital.

La prestación de servicios portuarios se convierte, pues, en uno de los ingresos más destacados de la actividad comercial montevideana. A ello hay que unir el intenso movimiento de tropas y marinería que comporta la ocupación. Las llegadas y salidas de barcos con militares, desde y hacia los puertos de Brasil, constituyen uno de los capítulos más destacados de la actividad portuaria. La conversión de Montevideo nuevamente en importante base naval será importante fuente de rentas para el colectivo comerciante.

Finalmente, desde Montevideo siguen saliendo –como en los tiempos españoles– suministros a Patagonia, una vieja relación que comenzó desde el mismo momento del poblamiento con pobladores que pasaron previamente por Montevideo (el "Operativo Patagónico").

En cuanto a **las importaciones**, proceden de los más variados lugares de América y Europa. Por puertos, destaca, al igual que en las exportaciones, la relación con Buenos Aires –22,95% de las llegadas proceden de allí–, seguido por Río, aunque la suma del puerto

carioca y los demás de Brasil superan ampliamente al embarcadero vecino. De hecho, de los seis primeros puertos, cuatro son brasileños; tras Río –15,19%–, los más cercanos: Río Grande, Paranagua y Santa Catarina. De Buenos Aires llegan a la otra orilla del río todo tipo de productos, muchos de ellos, ya lo dijimos, destinados a la reexportación o reexportados: cereales –trigo, cebada, maíz– y sus derivados –galleta y harina–, cueros, algodón, frutos secos –orejones, pasas, nueces–, mientras que de los brasileños llegan vino –evidentemente reexportado–, aguardiente de caña, fariña –que entonces se convierte en un ingrediente importante de la dieta oriental– tabaco, café, tocino, maderas, tablas, vigas, leña, porotos y arroz.

De los puertos norteamericanos, Filadelfia, Boston, Baltimore y Nueva York, además de otros con menor participación, llegan fundamentalmente harina de trigo –Estados Unidos fue el principal suministrador–[38] y galleta, géneros, miel, jabón, resina, maderas, ginebra, esperma, tocino, mantequilla, queso, té, jamones, muebles, cigarros, guisantes, carne de cerdo, jarcias, aguarrás, aceite de linaza y carne salada (i) . De los ingleses –Londres y Liverpool como los más destacados–: géneros, alquitrán, carbón mineral, cerveza, hierro y objetos de hierro, acero, ginebra, cerveza, ron, aguardiente, bacalao, sombreros, textiles, loza y, como objetos reexportados, harinas y sal, que los buques británicos cargaban normalmente a su paso por Cabo Verde. De los franceses, Burdeos, Le Havre y Marsella, llegan sobre todo vino, vinagre, aguardientes y en menores cantidades, jarcias, licores, vinagre y sal. De España llegan pocos buques: de Tarragona, Barcelona, Cádiz, Málaga, Benicarló o Sanlúcar–, pero, como ya indicamos antes, Gibraltar suple la ausencia de puertos españoles y carga productos peninsulares. De la antigua metrópoli y de la plaza inglesa siguen llegando los mismos productos que ya llegaban en la

38. Los años 1821 a 1824 fueron de sequía, lo que hizo disminuir aun más la ya deficitaria producción cisplatina de trigo. Ello hizo aumentar notablemente las importaciones, sobre todo norteamericanas, por las que se calculaba un gasto total de 300 mil dólares anuales en la provincia. Además, la elevada producción estadounidense hacía que llegara a unos precios que desincentivaban el cultivo interior, aun cuando el gobierno impuso una tasa sobre las entradas del cereal.

época colonial y que el gusto arraigado hacía difícil sustituir: vino, vino de Málaga, aguardiente, aceite y en menores cantidades, esparto, cera, tocino y barajas. De La Habana, azúcar y aguardiente y por último, de Valparaíso, trigo, harina, estaño, cobre, garbanzos, frutos secos y cacao, este último obviamente reexportado.

Buena parte de estos productos, como vimos al tratar las exportaciones, eran luego reconducidos a Brasil, Buenos Aires, el Pacífico y las regiones del interior. En parte, los comerciantes establecidos en Montevideo estaban logrando su objetivo: convertir a la capital cisplatina en el gran depósito del Atlántico sur.

El papel de redistribución convierte al cabotaje en un tráfico muy activo. A través de él llegaban a Montevideo los productos de la campaña oriental y de las provincias litorales: cueros, cerdas, astas, huesos, pero también y en cantidades importantes, dos productos no existentes en las cercanías de la ciudad: leña y maderas, así como yerba, para el consumo local y la reexportación, y sal que se distribuía para el consumo de las matanzas de la campaña. El puerto más frecuentado por este tráfico es Maldonado, en el que además hacen escala numerosas embarcaciones de entrada y salida en Montevideo, seguido de Paysandú, Soriano y Colonia y ya con movimientos menores, El Sauce, la costa del río Uruguay sin especificar puntos, Arroyo de la China, El Hervidero, Punta de Chaparro, Arenal Grande, Santa Lucía, San Salvador, Mercedes, Los Amarillos, Capilla Nueva, Capilla de Mercedes, Isla de Juncal, Las Vacas, Los Caracoles, Rincón de Gallinas, Arroyo de la Tinta, Daimán, Jaguay, La Hacienda, Punta del Indio, El Monte, Yaguarón, Arroyo de San Juan, Higueritas, Pavón, Carmelo, El Espinillo, Fray Bentos, Bocas de San Gregorio, San Nicolás, La Matanza, Río Negro, San Borja, La Atalaya.

Por último, el tráfico de esclavos, tan importante en la primera década del siglo, se mantiene ahora en niveles testimoniales, al menos el legal, si bien conviene recordar que comienza en esos años la persecución del tráfico por parte de Inglaterra, lo que lleva a ocultar los embarques de carga humana.

Respecto al movimiento comercial, cuyos rasgos estructurales son iguales a los de toda la región: carácter agroexportador, reposición externa de la mano de obra y mercado de productos manufacturados importados,[39] la recuperación comenzó muy rápidamente –ya en el mismo año 1817–, pero se disparó sobre todo cuando, a partir de 1819, se pacificó totalmente la campaña, con la firma de la capitulación de Fructuoso Rivera. Ello permitió, por un lado la afluencia de cueros de la campaña al puerto, acelerada por las numerosas matanzas que se realizaron en ese tiempo como forma de recuperar deudas de los años perdidos y por la consiguiente compra de productos de los que había habido desabastecimiento. Otros acontecimientos favorables incidieron en esos años: en 1820, el gobernador Ramírez, de Entrerríos, entró en guerra con Buenos Aires, lo que desvió todo el comercio entrerriano, misionero y de las provincias del litoral desde la capital a Montevideo, mientras que se dictaron disposiciones de libertad de comercio en Chile y Perú, con lo que aumentó el intercambio exterior de la fachada pacífica, con el consiguiente reflejo en este puerto de escala hacia la costa occidental americana. Además, la pertenencia de la provincia Cisplatina al ámbito de la Corona portuguesa, que había firmado el tratado comercial de 1808 con Inglaterra, equiparando tarifas aunque sin llegar a constituir una unión aduanera con Brasil, impulsó extraordinariamente el comercio, que introdujo a través del puerto montevideano todo su tráfico dirigido al curso medio y bajo del Paraná, tal como lo refleja el informe del cónsul de S.M. británica al ministro Canning.[40]

En 1821 tuvo lugar una gran subida del precio de los cueros, que continuó en 1822. El incremento de valor de las exportaciones se tradujo en un aumento de las importaciones, reflejado no sólo en

39. João Luis Fragoso, *Homens de grossa aventura. Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998.

40. Véase J. P. Barrán, A. Frega y M. Nicoliello, *El cónsul británico en Montevideo y la independencia del Uruguay: selección de los informes de Thomas Samuel Hood (1824-1829)*, Montevideo, Univ. de la República, Fac. de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1999.

el elevado número de movimientos portuarios, sino también en el hecho de que las rentas aduaneras de Montevideo se multiplicaran por cinco respecto a las de 1817. Esta actividad supuso la época de oro del comercio cisplatino, con la consiguiente acumulación de beneficios por parte de los comerciantes dedicados tanto al comercio exterior como al destinado al interior. Pero 1823 desató el conflicto entre lusitanistas y brasileñistas y el bloqueo de Montevideo por las tropas de Lecor dio un golpe al comercio, patente en las series del puerto de ese año, si bien el comercio nunca se interrumpió, incluso con Buenos Aires. En 1824 comienza la recuperación[41] –en la que el renacimiento de los saladeros orientales tuvo un papel importante– y las perspectivas de 1825 eran muy buenas, según las informaciones de J. Hall. Pero el estallido de la insurrección de los Treinta y Tres deshizo todas las previsiones.

¿Quiénes fueron los protagonistas de la actividad comercial montevideana? Parte del grupo de comerciantes coloniales volvió a reconstruirse tras la entrada de los portugueses. Algunos habían fallecido, otros habían partido y no volvieron, como Batlle o Mateo Magariños, pero fueron muchos los que regresaron y reconstruyeron sus actividades comerciales, unidos a los muy pocos que no se habían movido de la ciudad: Francisco Juanicó, Juan María Pérez, Cristóbal Echevarriarza, Francisco Berro, Pedro José de Errazquin, Luis Goddefroy,[42] Lucas Obes,[43] Francisco de las Carreras, Zufriate-

41. Pese a lo cual la situación del cuerpo de comercio era difícil. Los comerciantes no podían prestar dinero al gobierno para el suministro a las tropas, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Códice 546, vol. 2, fol. 49, 19 de diciembre de 1824, el barón de la Laguna a Vieira de Carvalho. Se había autorizado al barón a contraer un empréstito que sirviera para el abastecimiento de la tropa y "debe participar que ya recibió la orden para este fin y que está en diligencia de satisfacerla, a pesar de encontrar alguna dificultades porque el cuerpo de comercio no se halla actualmente en circunstancias de adelantar dineros".

42. AGN, Archivo Judicial, Protocolos de 1819, Poder que otorga Luis Goddefroy para cobrar en Buenos Aires la parte de bienes que por herencia materna le corresponden a Don Domingo Rosales y otros cualesquiera créditos que le pertenezcan a éste en aquella capital, por haber hecho cesión expresa en favor de Goddefroy de todos ellos en virtud de deuda con él de cantidad de 13.000 y más pesos.

43. Ibídem. 1819. Don Lucas Obes da poder a D. Vicente González Vallejo, a punto de ausentarse para el Río Grande, dominios de Su Majestad Fidelísima, para que cobre la cuantía que en la liquidación de cuentas que debe practicar resultare adeudando

gui, Jerónimo Pío Bianqui, Lorenzo Pérez, José Trápani, los Vidal –Antonino y Ventura–, Belaustegui, Manuel Solsona, Carlos Camuso, Milá de la Roca.[44] Algunos fallecieron en los primeros momentos y sus herederos no continuaron su actividad, como Sainz de la Maza y Cristóbal Salvañach. Pero la mayoría recomenzaron sus negocios que, a tenor de la evolución del comercio que hemos visto, gozó de muy buenas oportunidades. Pero las circunstancias eran ahora diferentes. La apertura comercial, inédita en la época española –duró entonces muy poco tiempo– abre ahora la oportunidad de establecerse a comerciantes de otras procedencias y los españoles, acostumbrados a moverse en un marco de privilegio, ahora tienen que hacerlo en uno de mucha mayor competencia. El fuerte crecimiento del comercio inglés trajo aparejada la instalación de casas británicas que después de 1830 se convertirán en las más importantes en el control del comercio montevideano. Estas firmas llegaban directamente desde Londres o Liverpool o a través de la intermediación de Río, que se había convertido en base de las redes comerciales británicas hacia la nueva América. Se instalan entonces casas nuevas que se unen a las pioneras ya establecidas en los tiempos de Artigas. A su lado, se instalan en Montevideo firmas comerciales portuguesas, con muy buenas relaciones con Río y con ultramar o representaciones de los grandes comerciantes cariocas.[45] Se establecen también en este tiempo alemanes, como la casa Zimmermann y Frazier, el hamburgués Konrad Rucker[46] o franceses como Lecoq.

Los antiguos comerciantes españoles, nacidos y crecidos al calor del privilegio, ahora se enfrentan a la fuerte competencia de fir-

D. José Ramírez a la extinguida compañía denominada Obes, Sotilla y cía. de la que es principal el otorgante.

44. Todos ellos aparecen en diversos protocolos correspondientes a los años 1819, 1821 y 1822, en AGN, Archivo Judicial, Protocolos.

45. Sobre la importancia de estos comerciantes en el concierto del comercio de Río, véase João Luís Fragoso, *Homens de grossa aventura*, o. cit.

46. AGN, Archivo Judicial, Protocolos de 1821. 25 de abril de 1821. Poder que da don Konrad Rucker, de este vecindario y comercio a don Federico Rucker, vecino de Hamburgo para que administre y gobierne lo que le corresponde de la herencia de su madre en Hamburgo.

mas más curtidas y mejor relacionadas. La fuerte expansión de los años 1819-22 ofrecerá oportunidades para todos. Pero fueron estos años el canto de cisne de los viejos comerciantes. La guerra primero y la irrupción después de nuevas casas comerciales más agresivas los desplazarán definitivamente.

En este tiempo, junto a las actividades de comercio exterior, retoman muchas de sus antiguas ocupaciones: las transacciones con cueros,[47] los préstamos,[48] si bien las grandes operaciones con el gobierno –como el traspaso de fondos para el abono de las tropas– pasarán a ser realizadas por una institución moderna, el Banco do Brasil, fundado en 1808, que también les arrebata muchas de las operaciones de préstamo y depósito,[49] aunque les abre la de convertirse en accionistas, lo que hicieron varios de ellos, la habilitación de pequeños negocios,[50] las operaciones inmobiliarias[51] y los suminis-

47. AGN, Archivo Judicial, Protocolos de 1821.1821, D. Manuel Solsona vecino de Montevideo contrató con don Francisco de las Carreras, de este vecindario y comercio venderle una partida de cueros de caballo. Cantidad, 8.000 pieles a precio de 4 reales y un octavo de real.

48. AGN, Archivo Judicial, Protocolos de 1821, Don Juan Zufriategui recibe de Don Juan Francisco Giró la cantidad de 900 pesos de a 8 reales en préstamo a un interés del 5 por ciento anual. Préstamo de Don Francisco Juanicó a Don Luis Arnaud, de este vecindario, 512 pesos a un interés mensual de 1/2 por ciento (6% anual).1821, Préstamo de Don Miguel Antonio Vilardebó a Don Manuel Durán de 1.165 pesos al 5% anual. 1819, Carta de obligación de don Juan Varela con don Antonio Baltasar Pérez [padre de Juan María Pérez] por 2.000 pesos que este le presta al interés del 1/2 por ciento mensual, pagadero cada mes. Le había prestado ya otros dos mil pesos.

49. AGN, Archivo Judicial, Protocolos de 1819, Poder de doña María Corbella de Massini, viuda de Don Antonio Massini a su hijo Don Ramón Masini para que cobre del Banco de Río de Janeiro la cantidad de 5 cuentos 26.370 reis que en él puso la otorgante, además del rédito que haya devengado dicha cantidad.

50. AGN, Archivo Judicial, Protocolos de 1819, poder de d. Juan Buenaventura Vidal, del comercio de Montevideo [...] para recaudar y recoger de don Tomas Jordá y su esposa doña Inés Pascual, vecinos de San Fernando de Maldonado, todos los enseres, muebles y un esclavo que les entregó para la labor y faena de una panadería que establecieron allí y para tomar cuentas del manejo de la panadería en que el otorgante es interesado.

51. AGN, Archivo Judicial, Protocolos de 1821, D. Carlos Camuso vende a don Juan Francisco Fernández Cuesta una casa en Montevideo en la calle de San Carlos, de 38 varas de fondo y 6 y media de frente en 1.500 pesos. Don Carlos Camuso vende a doña María Corbella, viuda de don Antonio Massini, todo lo edificado en una chacra que poseía en el arroyo del Miguelete, en terrenos de propios de esta ciudad, lindante con la chacra de don Francisco Juanicó y la de Don Pedro Fabián Pérez. Consta de un monte frutal y otros varios plantíos y una casa con azotea. El precio de venta fue de 5.300

tros a la importante guarnición que, como hemos visto, se mantenía de forma constante en el territorio.[52] Los alquileres de viviendas a los oficiales,[53] primero lusitanos y más tarde brasileños y los suministros para la tropa –esta resultó siempre un destacado motor de consumo– produjeron unos sustanciosos beneficios[54] que, a través de la documentación brasileña, podemos observar que continuaron durante los años de la insurrección de los Treinta y Tres.

Lo que el grupo más tradicional conservará durante toda la época cisplatina será su cercanía al y su control del poder. Antes y después del proceso de institucionalización de 1821, el vértice del gobierno permaneció siempre en manos del capitán general, Federico Lecor, barón de la Laguna. Pero en torno a él se movió siempre un grupo de orientales, el llamado "Club del Barón", en el que confluyeron miembros de la oligarquía que optaron por la revolución (tanto en el sector artiguista, en sus comienzos, como en el porteño), con españolistas de primera línea. A ellos correspondieron los cargos de mayor importancia en el gobierno de la Provincia: Tomás García de Zúñiga ocupó el cargo de síndico general, la máxima autoridad de la provincia tras el capitán general, y, cuando ya en plena guerra se cree el cargo de presidente de la Provincia –previsto en la Constitución de Brasil–, será él quien ocupe el cargo; Juan José Durán fue intendente general, Nicolás Herrera[55] fue asesor general, el cargo de mayor con-

pesos, correspondientes 2.300 a todo lo plantado de árboles y hortalizas y los 3.000 a lo edificado. La superficie total es de 13 cuadras.

52. Y que a medida que la guerra con Buenos Aires amenazaba, aumentaba de número. En marzo de 1825 ascendía a 5.411 hombres entre oficiales, suboficiales y tropa, Arquivo Nacional, Río, Códice 546, fol. 76. La División de Voluntarios, por ejemplo, fue una excelente forma de hacer negocios con los suministros y los adelantos de fondos para muchos comerciantes, véase Arquivo Histórico Militar. Lisboa, cota 2/1/17/2, 7 de novembro 1825-13 janeiro 1826. Oficios do Ministerio de Guerra sobre a exposição feita por D. Francisco de las Carreras sobre pago do fornecimento de géneros e empréstimo de dinheiro a Divisão de Voluntarios Reales d'El-Rei.

53. Que en marzo de 1825 eran nada menos que 567, buena parte de los cuales no vivían en los cuarteles, sino que alquilaban casas para su habitación.

54. Véase Arquivo de Itamaraty, Rio de Janeiro, Lata 172, Maço 2, pastas 1/19, Lata 174, maço 6, pastas 1/5, maço 8, pastas 1/4; estante 338, prateleira 3 vols. 12/15 y muchas otras ubicaciones.

55. Sobre Herrera, véase Julio Sánchez Gómez, "La representación de la Banda Oriental" y "Montevideo y la Constitución de Cádiz", en M. Chust Calero, *1812. El poder*

fianza del barón; Lucas Obes presidió el restaurado –prácticamente había desaparecido en la época artiguista– Consulado de Comercio, fue fiscal general y representante de la provincia sucesivamente en las Cortes de Lisboa[56] y en la Asamblea Legislativa del Imperio; José Antonio Maciel, de la segunda generación de este apellido, fue secretario del síndico,[57] entre otros ejemplos.

Entre la élite hacendado-comercial montevideana y la élite militar portuguesa se produjeron también entronques familiares. Una hija de Francisco Juanicó matrimonió con un brigadier brasileño que después de la ocupación desempeñó importantes cargos militares en Brasil,[58] mientras que el propio Lecor lo hizo con una montevideana de la familia de Nicolás Herrera. La cercanía al poder reportó a este grupo enormes beneficios en forma de jugosos empleos y de atribución de inmensas cantidades de tierras.

Y llegó la independencia

Pero antes de ella se produjo el levantamiento en el campo desatado tras la llegada de *Los 33 orientales*, que abrió un conflicto internacional con la participación de las Provincias Unidas y Brasil. Nuevamente Montevideo vuelve a ser asediada por tierra, si bien la superioridad de las fuerzas del Imperio por mar mantuvo abierta

de la palabra. América y la Constitución de 1812. Barcelona, Acción Cultural Española, Consorcio para la Conmemoración del II Centenario de la Constitución de 1812, Lunwerg Editores, 2012. "Un rey para el Plata: monárquicos y monarquía en el oriente del Río de la Plata", en J. Sánchez Gómez e I. Álvarez Cuartero, *Visiones y revisiones de la Independencia americana. Realismo/Pensamiento conservador: ¿una identificación equivocada,* Salamanca, Ed. Universidad de Salamanca, 2014.

56. A dónde no llegó a viajar, pues durante su estancia en Rio se produjo la proclamación de la Independencia. Sobre Obes, Nelson Ferrer publicó una curiosa novela, *Uruguayos, esos argentinos de antes...*, Montevideo, Alfaguara, 2006.

57. Arquivo Nacional Río de Janeiro, códice 546, vol. III, fol. 221, de Lucas J. Obes a José Bonifacio, 21 de junio de 1823.

58. La correspondencia de Carolina Juanicó con su padre, Francisco Juanicó, es una interesantísima fuente, después de 1830, para el conocimiento de la sociedad carioca de los años 30, en cuyos estratos más altos se integró a través de su matrimonio. Véase correspondencia de Francisco Juanicó en Biblioteca Nacional del Uruguay, Montevideo, sección Materiales Especiales, colección de Manuscritos de Julio Llerena Juanicó, correspondencia de Francisco Juanicó.

siempre la puerta del río. El bloqueo de Buenos Aires por la escuadra brasileña, ahora más efectivo que el español de 1812-14,[59] permitió a un Montevideo que nunca llego a estar aislado de su entorno productivo,[60] seguir manteniendo un tanto sus funciones de puerto de tránsito, con lo que el colectivo comerciante sufrió pérdidas mucho menores –pero las sufrió– que en la guerra de quince años antes.

A pesar del asedio de Montevideo por las tropas insurgentes, auxiliadas después por las bonaerenses, que se prolongó desde 1825 hasta la firma de la Convención Preliminar de Paz, el comercio y los negocios no se interrumpieron en ningún momento. Ni los porteños ni los rebeldes tenían capacidad ofensiva en el mar para impedirlo y la flota brasileña sí la tenía para obstaculizar el tráfico del puerto bonaerense, con lo que Montevideo siguió ejerciendo, muy atenuado por las circunstancias, el papel de puerto de tránsito. A ello hay que añadir que muchos comerciantes hicieron sustanciosos negocios con los suministros a las tropas brasileñas, como puede comprobarse a través de la revisión de los documentos del Arquivo Nacional de Río.[61]

Las consecuencias fueron mucho peores para la capacidad productiva del campo circundante, que no había terminado todavía de recuperarse de los golpes de la segunda década de un siglo que había arrancado con tan buenas perspectivas. Y en pleno empate de fuer-

59. Desde el 21 de diciembre de 1825, véase Antonio Diodoro de Pascual, *Apuntes para la historia de la República Oriental del Uruguay desde el año de 1810 hasta el de 1852*, París, Th Ducessoid, 1864. Hay una edición en CD en Clásicos Tavera-Mapfre.

60. El bloqueo por tierra sólo se produjo durante un corto período de tiempo, lo que permitió a la ciudad seguir sirviendo de punto de entrada y salida de mercancías hacia el interior y hasta de centro de aprovisionamiento para las tropas rebeldes. Escribe el citado Diodoro de Pascual en sus *Apuntes*: "Los orientales trataron de hacer salir al campo a los imperiales, mas no pudiéndolo obtener porque Lecor había determinado mantenerse en las grandes poblaciones, decidieron bloquear a Montevideo. Rivera y otros jefes orientales se opusieron a la medida sugerida por Buenos Aires. Era contra los intereses orientales porque si se adoptaba *cortaría su única comunicación para exportar sus productos e importar lo que les era menester*. No obstante esta oposición, se puso en práctica el bloqueo por tierra en el mes de julio, lo que forzó a Lecor a cambiar de estrategia. El bloqueo de Montevideo por tierra duró hasta el mes de octubre, en que el gobierno de Buenos Aires reconoció su impolítica y las enemistades que le granjeaba entre los mismos patriotas".

61. Arquivo Nacional de Rio, Códice 546, vol. IV y V.

zas, la actuación de la diplomacia británica dio paso a la convención preliminar de paz de 27 de agosto de 1828, que trajo a la provincia Cisplatina el acceso a una independencia tutelada por la que nadie había luchado.

La Convención Preliminar de Paz –agosto de 1828– abrió en seguida el libre tráfico del puerto y aquel volvió con fuerza a arribar y salir de Montevideo. Ya en octubre de ese año, sólo un mes después de suspendidas las hostilidades, los barcos argentinos y la procedencia y destino Buenos Aires pasaban nuevamente a ocupar el primer lugar en el tránsito montevideano, junto con los británicos y los norteamericanos y, por supuesto, los brasileños. Dos novedades aparecen ya en el movimiento de ese mes: la llegada de un barco sardo procedente de Génova, una relación que se convertirá en muy importante a lo largo de los años 30, y el arribo de un barco francés con pasajeros; se abría así la emigración francesa, que tanta importancia tendrá en la década siguiente, y ello sucedía –hay que hacerlo notar– cuando la guerra aún no había terminado.[62]

A partir de 1830, el movimiento comercial se reanuda con fuerza, tras un tímido arranque en 1829. Se mantiene durante toda la década en un mínimo de movimientos de entrada de 263 –1838, un año excepcionalmente bajo– y de salida de 356 –1836– para alcanzar la cifra de 500 buques de salida en 1839 y 514 en 1835, volúmenes que multiplican por tres los de los mejores años anteriores a 1825.

62. Fuente, diario *El Observador Oriental*, mes de octubre de 1828. Llegaron en ese mes al puerto de Montevideo 14 buques argentinos, 12 brasileños, 10 americanos, 2 uruguayos, 1 sardo y 1 francés. Los argentinos procedían en su totalidad de Buenos Aires y cargaban cueros, suelas, textiles del interior –ponchos, géneros de Córdoba–, tabaco y frutos secos. Los americanos, de Nueva York y Cabo Verde, una ruta que después será muy habitual, Boston y Cabo Verde y Nueva York; arribaban con carga de harina, maderas, tablas de pino, brea, muebles, resina y sal caboverdiana. Uno llegó de Patagonia con sal y otro en tránsito desde Valparaíso. Los brasileños, de Río Grande, con hierba y de Río de Janeiro con los habituales aguardiente, azúcar, café y licores, la misma procedencia que apuntaban los uruguayos, tres eran corsarios que volvían desde su base en Colonia, donde habían permanecido durante el tiempo de guerra, mientras que el sardo llegaba de Génova y el francés, de Saint-Malo.

En cuanto a las salidas, sólo se producen 10: 4 buques ingleses, todos hacia Buenos Aires, uno americano, hacia Valparaíso y 6 brasileños, en dirección a Santa Catarina y Río de Janeiro.

En la década siguiente, los acontecimientos políticos y el reflejo del bloqueo francobritánico a Rosas producirán enormes oscilaciones de un año para otro, de tal manera que, mientras en 1842 aparece una excepcional entrada de 1.028 barcos, un año antes Montevideo recibía sólo 262 buques.

En los años 30, a los factores favorables externos antes citados –la guerra riograndense y los bloqueos de Buenos Aires– se une un incremento de la capacidad de oferta del propio país. La merma de ganado producida por la guerra y las extracciones hacia el Río Grande comienza a recuperarse muy pronto y en ello coinciden todos los testigos –en 1836, Oribe en su mensaje a la nación calculaba que había en el país más de 1.600.000 vacunos–[63] y, a raíz de eso, pronto comienzan a ponerse en pie nuevos saladeros –en este momento, por ejemplo, Vilardebó reinicia su actividad saladerista–[64], de forma que en 1830 funcionaban ya al menos quince, que pronto se incrementarán como resultado del aumento de la demanda brasileña y del buen negocio que representaba la exportación de tasajo, de forma que en 1835 habían aumentado a 19. Se producen también ahora los comienzos de la diversificación ganadera con el inicio de la cría de ovinos, en la que, a diferencia de lo que ocurre con el bovino, se producen cruces y mejora de razas, lo que permite contemplar los primeros embarques de lana con destino a Europa, una exportación que adquirirá gran relevancia en el último tercio del siglo. Por último, la inmigración, que empieza a llegar en cifras notables ya desde los años 30,[65] va creando un mercado interno, hasta entonces poco significativo. El gran fracaso fue sin embargo el desarrollo agrícola. A pesar del incremento de agricultores inmigrantes –sobre todo canarios, que no dejaron de llegar en un goteo constante desde la época

63. Estimaciones de la riqueza del país y los propios mensajes que en su presidencia dirigía Oribe anualmente a la Asamblea Legislativa, en Archives du Ministére des Affaires Étrangéres, Archives du Quai d'Orsay, section Correspondance Politique, Montevideo, volume 2 (1830-36), volume 3 (1837-38).

64. Véase la documentación del archivo particular de Vilardebó.

65. En 1835 desembarcaron en Montevideo 640 canarios y 597 vascos, en su mayoría franceses, cantidad que se multiplicaría por 20 en 1842.

colonial pasando por los lusitano-brasileños, que siguen afluyendo en los años 30–, la producción interior se quedó muy lejos siempre de abastecer al mercado interno, lo que explica la continua llegada de productos alimenticios. Sólo en el cultivo triguero, la iniciativa de los primeros gobiernos de la República, en forma de distribución de semillas seleccionadas y la educación para la mejora de las técnicas agrarias,[66] logró pasar del continuo déficit de los tiempos anteriores –eran constantes las importaciones de harinas de Estados Unidos– al autoabastecimiento y aun a una pequeña exportación en 1836. Y es que, a pesar de que las convulsiones políticas no faltaron, los años treinta conocieron un cierto desarrollo económico.

A partir de 1830, Montevideo se abre al mundo a través de su puerto y a una amplia zona de influencia hacia el interior por medio del tráfico "de los ríos". El incremento respecto a épocas anteriores en el número de puertos con los que Montevideo se relaciona es muy notable; abarcan los cuatro continentes –se produjeron contactos incluso con Batavia y Cantón–, si bien muchos de los tráficos se realizan una sola vez. Dominan como siempre el puerto de Buenos Aires y los de Brasil, siguen teniendo fuerte presencia Cádiz, Barcelona y Tarragona y el más destacado de los británicos es Liverpool. Se reanuda además con intensidad el contacto con La Habana. La relación con España arrancó con fuerza, sin haber sido interrumpida nunca, como antes vimos. Aparece ahora en un lugar muy destacado el primer origen no americano, el puerto de Génova, mientras que la relación con Francia supera ahora a los puertos del Mar del Norte, en el que Amberes ingresa en unas estadísticas de las que había estado prácticamente ausente. Por último, el incremento de la actividad saladeril se aprecia en el número importante de llegadas desde Cabo Verde, un origen del que arribaba un solo producto: sal. Sin

66. Se creó una Sociedad Agrícola, especie de Sociedad de Amigos del País reducida al ámbito agrario, que se encargó de mejorar los instrumentos y métodos de trabajo, popularizar la enseñanza de estos por medio de publicaciones y organizar un embrión de escuela técnica agraria en la que se formaron grupos de jóvenes de la campaña, véase A. Castellanos, *La Cisplatina, la independencia y la república caudillesca*, Montevideo, Ed. Banda Oriental, 1998.

embargo, decrece porcentualmente la conexión con el Pacífico, en el que Valparaíso se mantiene presente, pero desaparecen Guayaquil y El Callao. Montevideo perdió en estos años el papel de escala e intermediario en el tráfico entre océanos. La presencia de puertos del África occidental –Luanda, Angola en general– se relaciona con la continuación del tráfico de negros –a pesar de la prohibición legal–, ahora disfrazado con el eufemismo de "colonos africanos", en parte para su consumo interno y en parte para su introducción hacia Brasil.

Los cueros siguen siendo en este período, como en las cuatro décadas anteriores, la estrella de las exportaciones al exterior y del tráfico interior –el denominado "de los ríos"–; a Montevideo afluyen pieles vacunas llevadas en barcazas desde los más diversos puntos del nuevo Estado Oriental o "de Montevideo", pero también de Corrientes y Santa Fe y salen, a su vez, en dirección a puertos norteamericanos, del Mar del Norte, británicos, franceses, españoles e italianos.[67] El crecimiento de la exportación de cueros por Montevideo fue espectacular, multiplicándose las salidas por más de diez entre 1829 y 1848 y sobre todo aumentando notablemente la cuota de mercado en el conjunto Buenos Aires-Montevideo: de un 16 por ciento en 1830 a un 56% en 1846-1848. Sin embargo, esta captura del mercado rioplatense por parte de Montevideo, posible por los problemas de Buenos Aires, se invertirán cuando el puerto oriental se empequeñezca hasta casi desaparecer, como consecuencia de las alteraciones de la guerra civil. Si bien en volumen el crecimiento fue muy alto, el valor de las exportaciones no evolucionó de la misma

67. La exportación montevideana responde exactamente a los parámetros que Tulio Halperin reconoce como característicos para el puerto de Buenos Aires: *"A lo largo de la primera mitad del siglo XIX los cueros nunca constituyeron menos del 60 por ciento del total de las exportaciones, en valor; muy frecuentemente proporcionaban más del 70 por ciento de ese total. El resto estaba constituido en buena parte por exportaciones complementarias de las de cuero: otros productos de la industrialización del vacuno, básicamente carne salada y sebo –pero también, por valores mucho menores, astas, huesos para botones y para abono, crin– completan hasta mediados de la década del 40 alrededor del 90 por ciento del valor total de las exportaciones"*, Tulio Halperin Donghi, "La expansión ganadera en la campaña de Buenos Aires (1810-1825)", en *Desarrollo Económico*, 1-2, Buenos Aires (1963).

forma y entre los años 30 y 50 hubo un descenso continuado de los precios internacionales de la corambre, por lo cual una parte de las cantidades exportadas sirvió sólo para compensar la pérdida de rentabilidad de lo exportado.[68]

El segundo rubro de exportación son las carnes saladas. En este caso, el mercado principal son los puertos brasileños, Río y los del nordeste –Pernambuco y Salvador de Bahía–, si bien también aparecen expediciones a Santa Catarina, Paranagua, Campos, Santos, pequeños puertos del actual estado de Río. Brasil como destino dobla al segundo, La Habana, y entre uno y otro absorben prácticamente todo el mercado exterior de tasajo de la producción oriental; fuera de estos destinos sólo se encuentran envíos aislados a puertos europeos –Gibraltar, Saint-Malo, Liverpool– y norteamericanos –Nueva York, Boston, Baltimore-. El otro producto muy presente en las exportaciones es también tradicional: el sebo, que sale hacia los puertos europeos occidentales: Inglaterra, España, Francia y Génova, y americanos: Estados Unidos, La Habana y los puertos brasileños son grandes consumidores de sebo uruguayo. Las velas de sebo, un artículo que requiere más elaboración y que tiene por tanto mayor valor añadido, son absorbidas en su totalidad por el mercado brasileño, mientras que las lanas llegan a los puertos franceses, ingleses, a Amberes y en menor medida a España y Génova. Por último continúa la exportación de mulas, criadas en el interior, a las colonias caribeñas e índicas de Francia y de Gran Bretaña: varios cargamentos salieron hacia las islas Mauricio y Reunión y algunos más hacia las Antillas francesas, Jamaica, Trinidad y la isla de Granada.

Las importaciones siguen consistiendo en textiles que llegan desde Inglaterra, productos de lujo –muebles de Estados Unidos, mármol de Génova, bebidas como ginebra o ron–, y una gran variedad de productos alimenticios: harina de Estados Unidos, pero

68. J. Broide, *La evolución de los precios pecuarios argentinos en el período 1830-1850*, Buenos Aires, Instituto de Economía, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, 1951. José Carlor Chiaramonte, *Mercaderes del Litoral, economía y sociedad en la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX*, México, FCE, México-Buenos Aires, 1991.

también de Brasil y Buenos Aires, en estos casos reembarcada, arroz, fariña, azúcar, café, porotos, miel y aguardiente de Brasil, azúcar y aguardiente de La Habana, frutos secos, aceite y vino de España, pastas de Génova, papel de esta y de España, vino y aceite de Francia. Son también capítulos importantes de importación la madera para muebles y construcción, inexistente en el territorio y que entra desde Estados Unidos y Brasil, y la sal, que procede sobre todo de Cabo Verde, pero que se embarca también en puertos portugueses –Setúbal–, españoles o patagónicos.

Buenos Aires y Montevideo siguen manteniendo, en aquellos años en que la relación es fluida, el mismo papel complementario que pudimos ver en las etapas anteriores. Así, los productos que viajan en una y otra dirección son los mismos. Salen cueros y carne de Buenos Aires hacia Montevideo y viceversa, a los que se unen todo tipo de productos procedentes del comercio de tránsito. A lo largo de algunos años, los problemas del puerto bonaerense desvían una buena parte del tránsito hacia Montevideo y este supera ampliamente en tráfico a aquel, lo que se refleja también en el incremento del tránsito hacia el interior. En cualquier caso, el movimiento de embarcaciones "de los ríos" hace ver que Montevideo logra capturar una amplia fracción del comercio interior, ya que aparte de los dos años clímax –1838 y 1839, con 1.103 barcos y 1.050 buques en movimiento–, de 1834 a 1843 el tránsito se mantiene siempre en niveles altos. Arriba y abajo de los cursos fluviales y como consecuencia de la libertad consagrada en la Convención Preliminar se mueven barcazas orientales, pero también algunos barcos luqueses, sardos, americanos, franceses o ingleses. Como puertos de origen y destino se hallan: Soriano, Las Vacas, Chaparro, Río Grande, Maldonado, Mercedes, Colonia, Salvador, Salto, El Rosario, Isla del Vizcaíno, Islas del Paraná, Jaguaray, El Ceibo en el Paraná, Fray Bentos, Islas de Guazú, Corrientes, Rosario, Carmelo, Gualeguaychú, Paraná, Soriano, Arroyo de San Juan, San Salvador, Colonia, Higueritas, Santa Lucía, Pavón, Román Chico, El Sauce, El Espinillo, Paysandú, Salto, Bocas de San Gregorio,

Isla de Valiente, La Agraciada, San Nicolás, La Matanza, La Zanja Honda, Río Negro, San Borja, El Salado y Santa Fe. Este y Corrientes fueron los más frecuentados en los años de bloqueo.

Las mercancías más repetidas en el tráfico de los ríos en dirección a Montevideo eran cueros y leña, mientras entre las de retorno las más habituales son la sal para la conservación de los cueros, hierba, vino, arroz, harina, azúcar, tabaco, papel, caña, aguardiente, tejas, trigo, hierro, tabaco y galleta. El comercio de Montevideo, si bien había perdido la batalla del Pacífico, ganó ampliamente la de los ríos. Además, es un tráfico que se encontraba mayoritariamente en manos de barcos nacionales.

Es importante hacer referencia a una última faceta del movimiento portuario montevideano: el tráfico de pasajeros. La ciudad, que ya tenía una antigua tradición de acogida de inmigrantes, se convierte a mediados de los años 30 en destino de acogida de un alto número de europeos. Los contingentes más altos llegaron de Canarias y del suroeste francés: el País Vasco y el Bearn.[69]

En los años 30 Francia e Inglaterra entran en pugna por conseguir la hegemonía en el Río de la Plata. Los porcentajes del comercio exterior del Río de la Plata con Francia, cifras que hemos podido trabajar, no dejan de sorprender.

En el año 1838 Francia exportaba por un total de 1.700 millones de francos; una cuarta parte de ese comercio procedía de América (407 millones de francos), cifra en la cual el Río de la Plata sólo aportaba 11 millones (frente a los 234 millones que aportaban desde Estados Unidos). Las importaciones francesas desde el Río de la Plata ocupaban el tercer lugar de América, después de Norteamérica y Brasil y por delante de todos los demás países americanos, excluidas sus colonias antillanas. Las exportaciones seguían una tónica semejante. Y en número de barcos, de los 13.554 entrados en puertos

69. Sobre la emigración francesa al Uruguay, véase Julio Sánchez Gómez, "El Imperio que quiso ser y no fue. Francia en el Uruguay en la primera mitad del siglo XIX", en Lucía Provencio Garrigós (Ed.) *Abarrotes. La Construcción social de las Identidades colectivas en América Latina*. Murcia. Universidad de Murcia-Universidad Pablo de Olavide-Aeci, 2006, pp. 315-351.

franceses –incluidos los de cabotaje–, cerca de 1.000 procedían de América, llevándose Estados Unidos la parte del león con 418, prácticamente la mitad. El segundo lugar de procedencia eran las colonias españolas –Cuba y Puerto Rico– y el tercero Brasil. El Río de la Plata era el cuarto, con 29 navíos. Eso sí, por delante de los demás países hispanoamericanos. En 1840, el Río de la Plata era el destino número 23 en los intercambios de Francia, sólo por delante del Egipto de Mehmet Alí entre los 24 socios comerciales que aparecen en la estadística francesa de ese año.[70] El volumen de intercambios, justo en los años en que se está produciendo la intervención armada de Francia en la Guerra Grande iniciada en suelo uruguayo, no justifica el interés de los franceses por la zona. Es patente que ese interés tenía más que ver con opciones de futuro y cálculos sobre la riqueza potencial de la América interior que con la realidad presente. Las elucubraciones que en esos años se hacían en Europa sobre la potencial riqueza del Paraguay, acrecentadas por el hermetismo en que se mantenía este país, hacían creer que había allí un inmenso nicho de riqueza inexplotada. Aunque el Plata no estuviera cerrado ni fuera misterioso, provocaba algo similar: desde el punto de vista de las relaciones económicas, el Río de la Plata era más que nada un espejismo, una esperanza.[71]

70. Archives Nationales de France, AE/B/III/455, Relations de la France avec l'Amérique du Sud, 1822-1870; *Annales du Commerce Extérieur, France, Faits commerciaux, 1845-1860*, Paris, Dep. de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics, 1860.

71. En relación con Uruguay, el comercio francés creció notablemente. En los años 30 y, tras la firma del acuerdo preliminar de comercio franco uruguayo, el comercio entre ambos países creció muy rápidamente. Las cifras para los años 1835-40, expresadas en francos, son las siguientes:

	Importaciones francesas	Exportaciones francesas
1835	2.273.000	1.665.000
1836	2.186.000	2.737.000
1837	1.872.000	2.185.000
1838	2.214.000	2.792.000
1839	3.104.000	3.795.000
1840	2.664.000	3.595.000

En conjunto, el crecimiento del comercio y de los ingresos por comercio de Uruguay en los años 1830-1850 fue el más exitoso de toda la América al sur de Estados Unidos. Tanto por el ritmo de crecimiento de las exportaciones medidas a través del índice cueros, como por el monto per cápita de estas, la economía uruguaya, medida en términos de exportación, supera a todas las demás de los

Se observa un crecimiento lento de las importaciones francesas desde Uruguay, pero al mismo tiempo un crecimiento muy fuerte de las exportaciones. De forma que, de ser un comercio ampliamente deficitario para Francia, acaba convirtiéndose en un comercio claramente excedentario para el país europeo, lo que explica en parte el creciente interés francés en el área.

A efectos comparativos, el total del comercio exterior del Uruguay en esos años ascendía expresado en francos a:

COMERCIO TOTAL DEL URUGUAY:

1835	27.395.000
1836	33.136.000
1837	38.106.000
1838	45.103.000
1839	68.547.000
1840	62.650.000

En los años siguientes, el comercio con Francia evolucionó de forma muy irregular, en función de las continuas perturbaciones del área en esos años y del curso de las relaciones de Francia con el gobierno argentino.

COMERCIO DE FRANCIA CON URUGUAY DESDE 1840

	IMPORTACIONES Uruguay desde Francia	EXPORTACIONES Uruguay a Francia	TOTAL
1841	9.3	9.6	18.9
1842	8.5	12.4	20.9
1843	6.0	5.4	11.4
1844	1.3	2.5	3.8
1845	0.7	1.7	2.4
1846	5.4	1.9	7.3
1847	14.5	9.5	24.0
1848	11.8	4.1	15.9
1849	4.3	2.5	6.8
1850	1.3	2.5	3.8
1851	2.3	4.7	7.0

Fuente: Archives Nationales de France, F/12/6621.

nuevos países y es la más destacada en términos de internacionalización.[72] Víctor Bulmer Thomas aporta los datos comparativos de todos los países americanos para alrededor de 1850:

País	Exportaciones (en miles de dólares)	Población (en miles)	Exportaciones per cápita (en dólares)
Argentina	11.310	1.100	10,3
Bolivia	7.500	1.374	5,5
Brasil	35.850	7.230	5,0
Chile	11.308	1.443	7,8
Colombia	4.133	2.200	1,9
Costa Rica	1.150	101	11,4
Cuba	26.333	1.186	22,2
Ecuador	1.594	816	2,0
El Salvador	1.185	366	3,2
Guatemala	1.404	847	1,7
Haití	4.499	938	4,8
Honduras	1.125	230	4,9
México	24.313	7.662	3,2
Nicaragua	1.010	274	3,7
Paraguay	451	350	1,3
Perú	7.500	2.001	3,7
Puerto Rico	6.204	495	13,7
Rep. Dominicana	500	146	3,4
Uruguay	7.250	132	54,9
Venezuela	4.865	1.490	3,3
América	159.484	30.381	5,2

72. Víctor Bulmer Thomas, *La Historia Económica de América Latina desde la Independencia*, México, FCE, 1998.

A juzgar por los resultados en términos de rutas comerciales, crecimiento de la exportación y crecimiento del valor de las exportaciones, a mediados del siglo el núcleo comercial montevideano estaba consiguiendo su objetivo de los inicios de la República: convertir al puerto de Montevideo en el gran depósito de mercancías del Atlántico sur. Antes de que pasen diez años su proyecto habrá quedado en nada. Pero esa es ya otra historia.

BARCOS ENTRADOS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL PERÍODO 1829-1845

1829	168
1830	430
1831	368
1832	369
1833	422
1834	441
1835	514
1836	420
1837	438
1838	263
1839	Sin datos
1840	Sin datos
1841	262
1842	1.028
1843	805
1844	568
1845	90*
TOTAL	6.586

* Las cifras de 1845 abarcan sólo los meses de enero y febrero.

BANDERAS MÁS FRECUENTES EN LOS BARCOS QUE ENTRARON EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL PERÍODO 1829-1845

Sarda	1.128	17,11
Americana	970	14,72
Brasileña	926	14,05
Inglesa	900	13,65
Uruguaya	762	11,56
Francesa	526	7,98
Española	350	5,31
Argentina	291	4,42
Danesa	141	2,14
Hamburgo	117	1,78

PUERTOS MÁS FRECUENTES EN LA PROCEDENCIA DE LOS BARCOS LLEGADOS AL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL PERÍODO 1829-1845

BUENOS AIRES	1.549	23,54
RÍO DE JANEIRO	671	10,20
SANTA CATARINA	295	4,48
GÉNOVA	285	4,33
PARANAGUA	260	3,95
RÍO GRANDE	225	3,42
CÁDIZ	214	3,25
LIVERPOOL	184	2,80
SALVADOR DE BAHÍA	172	2,61

BARCELONA	172	2,61
BALTIMORE	152	2,31
CABO VERDE	135	2,05
BURDEOS	125	1,90
BOSTON	122	1,85
NUEVA YORK	120	1,82
HAMBURGO	120	1,82
LE HAVRE	118	1,79
TARRAGONA	100	1,52

BARCOS QUE SALIERON DEL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL PERÍODO 1830-1839

1830	431
1831	367
1832	370
1833	422
1834	441
1835	497
1836	356
1837	395
1838	484
1839	500

BANDERAS QUE ENARBOLABAN LOS BARCOS QUE SALIERON DEL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL PERÍODO 1830-1839

ARGENTINA	293
AUSTRÍACA	12
BELGA	16
BRASILEÑA	721
BREMEN	41
CENTROAMERICANA	1
CHILENA	2
DANESA	38
ESPAÑOLA	159
ESTADOS UNIDOS	683
FRANCESA	321
HAMBURGO	61
HANNOVER	1
BRITÁNICA	584
KNIFHAUSEN*	1
LÜBECK	1
NAPOLITANA	9
NORUEGA	3
PORTUGUESA	89
PRUSIANA	3
ROMANA	1
RUSA	6
SARDA	528
SUECA	25
TOSCANA	13
URUGUAYA	803
	4.421

* Ciudad portuaria de Alemania.

PUERTOS DE DESTINO MÁS FRECUENTES EN LAS SALIDAS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, PERÍODO 1830-1839

BUENOS AIRES	1.542	34,74
RÍO DE JANEIRO	586	13,20
LA HABANA	250	5,63
PERNAMBUCO	237	5,34
BAHÍA	141	3,18
RÍO GRANDE	137	3,09
LIVERPOOL	123	2,77
SANTA CATARINA	112	2,52
INGLATERRA (puerto sin especificar)	87	1,96
BRASIL	83	1,87
PARANAGUA	82	1,85
PORTO ALEGRE	77	1,73
NUEVA YORK	65	1,46
GÉNOVA	64	1,44
BALTIMORE	63	1,42
MALDONADO (CABOTAJE)	63	1,42
AMBERES	61	1,37
LE HAVRE	55	1,24

REGIONES DE DESTINO DE LOS BUQUES SALIDOS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, PERÍODO 1830-1839

ESPAÑA sin especificar	1
CATALUÑA	17
MEDITERRÁNEO ESPAÑOL	13
CÁDIZ	27
GIBRALTAR	22

CANTÁBRICO	4
CANARIAS	3
CUBA	253
FRANCIA ATLÁNTICA	111
FRANCIA MEDITERRÁNEA	41
ESTADOS UNIDOS	204
CABOTAJE	74
ÁFRICA	33
PACÍFICO	52
BRASIL	1.506
NORTE DE EUROPA	71
ARGENTINA	1.579
INGLATERRA	202
ITALIA	64
CABO VERDE	30

BARCOS "DE LOS RÍOS" EN EL PERÍODO 1829-1843[73]

AÑOS	BARCOS DE ENTRADA	BARCOS DE SALIDA
1829	132	146
1830	183	195
1831	223	232
1832	222	225
1833		303
1834		415
1835		434
1836		593

73. AGN, Archivo General Administrativo, Capitanía del Puerto, libro 100, Salidas de buques para los ríos. Puerto de Montevideo. Años 1822 a 1833.

1837	721	698
1838	1.146	1.103
1839	1.024	2.050
1840	946	962
1841	408	439
1842	397	650
1843	526	

EXPORTACIONES DE CUEROS VACUNOS DE LOS PUERTOS DE BUENOS AIRES Y MONTEVIDEO, PERÍODO 1829-1848[74]

PERÍODOS	BUENOS AIRES	PORCENTAJE	MONTEVIDEO	PORCENTAJE
1829-1830	717.738.40	83,97%	137.042.40	16,03%
1835-1837	910.177.50	74,98%	303.683.50	25,02%
1840-1842	1.274.629.33	51,57%	1.197.098.67	48,43%
1846-1848	1.122.278.67	44,06%	1.425.102.00	55,94%
1849-1851	2.662.244.33	98,15	50.124.33	1,85%

Julio Sánchez Gómez es catedrático de Historia de América de la Universidad de Salamanca. Director y fundador del grupo de investigación de excelencia INDUSAL (Grupo de investigación sobre las independencias americanas en la Universidad de Salamanca). Profesor invitado y visitante en universidades brasileñas y europeas. Entre sus publicaciones figuran: *La independencia de la República Oriental del Uruguay: los realistas en la Banda Oriental; Francia en el Uruguay en la primera mitad del siglo XIX; Las independencias de Brasil y Uruguay, dos procesos inseparablemente*

74. M. A. Rosal y R. Schmit, "Las exportaciones pecuarias bonaerenses y el espacio mercantil rioplatense (1768-1854)", en R. Fradkin, y J. C. Garavaglia, *En busca de un tiempo perdido. La economía de Buenos Aires en el "país de la abundancia", 1750-1865*, Buenos Aires, Prometeo, 2004, pp. 159-193.

unidos; De bastión español a símbolo de la libertad. Montevideo en los tiempos de ciudad amurallada, 1725-1850; La Constitución de Cádiz y América; Impíos y sacrílegos o héroes. Narraciones de la independencia en el tiempo de la independencia; La representación de la Banda Oriental; Montevideo y la Constitución de Cádiz; El otro texto constitucional de la Banda Oriental: la Constitución de Cádiz.

Fuentes

1) Archivo General de la Nación, Montevideo (AGN), Archivo General Administrativo, Capitanía del Puerto de Montevideo, Libros de entrada y Libros de salida de buques: Libro 95, entradas de buques de 1805 a 1817; Libro 99, entradas de buques de 1818 a 1824; Libro 103, entradas de buques de 1835 a 1837; Libro 373, entradas de buques de 1841 a 1845; Libro 95, salidas de buques de 1813 a 1817; Libro 96, salidas de buques de 1817 a 1821; Libro 546, salidas de buques de 1829 a 1835; Libro 555, salidas de buques de 1835 a 1839.
- Ex Archivo y Museo Histórico, Aduana de Montevideo, cajas 225, 228, 240, 241, 242, 249, 256, 292, 302, 315.
- Archivo General Administrativo, Capitanía del Puerto, libros 100, 101, 468, 540, 541, 542, 547, 548, 556, 680.
- Archivos de Particulares, papeles de Miguel Antonio Vilardebó, correspondencia del comerciante J. Silva.
- Archivo Judicial, protocolos de 1800, 1801, 1802, 1819, 1821, 1822.

2) Biblioteca Nacional del Uruguay, Montevideo, sección Materiales Especiales, colección de Manuscritos de Julio Llerena Juanicó, correspondencia de Francisco Juanicó.
3) Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), AGI, Audiencia de Buenos Aires, legajo 484.
4) Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa (AHU), Montevideu, Caixa 1, Caixa 2.
5) Arquivo Histórico Militar. Lisboa, (AHM) cota 2/1/17/2, 7 de novembro 1825-13 janeiro 1826. Oficios do Ministerio de Guerra sobre a exposição feita por D. Francisco de las Carreras sobre pago do fornecimento de géneros e empréstimo de dinheiro a Divisão de Voluntarios Reales d'El-Rei.

6) Arquivo Nacional do Brasil, Rio de Janeiro (ANB), Códice 546, correspondencia de José Bonifacio.
7) Arquivo de Itamaraty, Rio de Janeiro, Lata 172, Maço 2, pastas 1/19, Lata 174; Maço 6, pastas 1/5; Maço 8, pastas 1/4; Estante 338, prateleira 3 vols. 12/15.
8) Archives du Ministère des Affaires Ètrangères, Archives du Quai D'Orsay, Paris, Correspondance Politique, Argentine, (Buenos Aires), vol. 1 (1737-1819) ; Correspondance Politique, Montevideo, volume 2 (1830-36), volume 3 (1837-38).
9) Archives Nationales de France, AE/B/III/455, Relations de la France avec l'Amérique du Sud, 1822-1870; *Annales du Commerce Extérieur, France, Faits commerciaux, 1845-1860*, Paris, Dep. de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics, 1860.F/12/6621, comercio de Francia con Uruguay en los años 1840.
10) Diario *El Observador Oriental*, mes de octubre de 1828.
11) *Archivo Artigas*, Montevideo, Archivo General de la Nación, 1950-2005.

Fuentes electrónicas

‹http://mucha-mas-historia.blogspot.com.es/2010/08/reglamento-provisional-de-aduanas-1815.html›, consulta el 14 de marzo de 2015.

Bibliografía

Barrán, J. P.; Frega, A., y Nicoliello, M.: *El cónsul británico en Montevideo y la independencia del Uruguay: selección de los informes de Thomas Samuel Hood (1824-1829)*, Univ. de la República, Fac. de Humanidades y Ciencias de la Educación, Montevideo, 1999.

Bentancur, A. A.: *El puerto colonial de Montevideo*, Montevideo, Fac. de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1996-1999, 2 vols.

Bernal, A. M. (Coord): *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.

Broide, J.: *La evolución de los precios pecuarios argentinos en el período 1830-1850*, , Instituto de Economía, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, Buenos Aires, 1951.

Bulmer Thomas, V.: *La Historia Económica de América Latina desde la Independencia*, FCE, México, 1998.

Castellanos, A.: *La Cisplatina, la independencia y la república caudillesca*, Ed. Banda Oriental, Montevideo, 1998.

Chiaramonte, José Carlos: *Mercaderes del Litoral, economía y sociedad en la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX*, FCE, México - Buenos Aires, 1991.

Delgado Ribas, J. M: "El modelo catalán dentro del sistema de libre comercio (1765-1820)", en Bernal, A. M. (Coord.): *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.

Falcao Espalter, M.: *La vigía Lecor*, Renacimiento, Montevideo, 1919.

Ferrer, N.: *Uruguayos, esos argentinos de antes...*, Alfaguara, Montevideo, 2006.

Fisher, J.R.: *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Centre for Latin American Studies, Liverpool, 1985.

Fragoso, João Luis, *Homens de grossa aventura. Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830*, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1998.

Fradera, J. M.: "¿Una o varias crisis coloniales? A propósito del caso catalán", en Bernal, A. M. (Coord.): *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.

Gámez Amián, Aurora: "Aproximación a la influencia del libre comercio con América en la economía de Andalucía Oriental", en Bernal, A. M. (Coord.): *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.

Halperin Donghi, Tulio: "La expansión ganadera en la campaña de Buenos Aires (1810-1825)", en *Desarrollo Económico*, 1-2, Buenos Aires (1963).

Malamud Rilkes, C.: "El comercio de neutrales en el Río de la Plata, 1805-1806", en *Cuadernos de Historia Regional*, 2,4 (diciembre 1985), pp. 17-41.

Martínez Shaw, C.: "El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate", en Bernal, A. M. (Coord.): *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.

Morineau, M.: *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*, New York, Cambridge Univ. Press; Paris, Maison des Sciences de l'homme, 1985.

Oliva Melgar, J. M.: "Reflexiones en torno al comercio libre de Barlovento: el caso catalán", en Bernal, A. M. (Coord.): *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.

Pascual, Antonio Diodoro de: *Apuntes para la historia de la República Oriental del Uruguay desde el año de 1810 hasta el de 1852*, Th Ducessoid, París, 1864. Hay una edición en CD en Clásicos Tavera-Mapfre.

Pivel Devoto, J. E.: *Raíces coloniales de la revolución oriental de 1811*, Medina, Montevideo, 1952.

Reyes Abadie, W.: *Artigas y el federalismo en el Río de la Plata: 1810-1820*, Vol. II, Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo,1975

Ribeiro, A.: *Los muy fieles: leales a la Corona en el proceso revolucionario rioplatense, Montevideo-Asunción*, Planeta, Montevideo, 2013.

Rosal, M. A., y Schmit, R.: "Las exportaciones pecuarias bonaerenses y el espacio mercantil rioplatense (1768-1854)", en Fradkin, R., y Garavaglia, J. C.: *En busca de un tiempo perdido. La economía de Buenos Aires en el "país de la abundancia", 1750-1865*, Prometeo, Buenos Aires, 2004, pp. 159-193.

Sánchez Gómez, J.: "El cobre de Chile en su etapa chilena (1550-1900)", en *La industria del cobre en la América Española. México, Chile, Perú y Cuba, siglos XVI-XIX, El Mediterráneo y América. XI Congreso Internacional de la Asociación Española de Americanistas, AEA*, Ed. Regional de Murcia, Murcia, 2006, pp. 61 a 97.

– "El Imperio que quiso ser y no fue. Francia en el Uruguay en la primera mitad del siglo XIX", en Provencio Garrigós, Lucía (Ed.): *Abarrotes. La Construcción social de las Identidades colectivas en América Latina*. Universidad de Murcia-Universidad Pablo de Olavide-Aeci, Murcia. 2006, pp. 315-351.

– "La representación de la Banda Oriental" en Chust Calero, M.: *1812. El poder de la palabra. América y la Constitución de 1812*. Acción Cultural Española, Consorcio para la Conmemoración del II Centenario de la Constitución de 1812, Lunwerg Editores, Barcelona, 2012.

– "Montevideo y la Constitución de Cádiz", en en Chust Calero, M.: *1812. El poder de la palabra. América y la Constitución de 1812*. Acción Cultural Española, Consorcio para la Conmemoración del II Centenario de la Constitución de 1812, Lunwerg Editores, Barcelona, 2012.

- "Un rey para el Plata: monárquicos y monarquía en el oriente del Río de la Plata", en Álvarez Cuartero, I, y Sánchez Gómez, J.: *Visiones y Revisiones de la Independencia Americana*, Ediciones Universidad de Salamanca, Salamanca, 2014.

El sesquicentenario que casi todos festejaron

Raúl Jacob
(Sistema Nacional de Investigadores, Uruguay)

Introducción

En 1965 se celebró el sesquicentenario del Reglamento agrario de Artigas. Como en pocas oportunidades, el aniversario logró movilizar a docentes e investigadores de diversas corrientes teóricas y metodológicas, y también de posturas políticas e ideológicas antagónicas.

La división y polarización comenzaba a adueñarse de la sociedad uruguaya, y, sin ribetes dramáticos, alcanzaba también al campo historiográfico. La oportunidad fue propicia para la participación de integrantes de la generación que había aflorado en los primeros años de esa década y que comenzaba a renovar la forma de hacer y de comprender la Historia.[1]

1965: *Annus horribilis*

Parece que cada siglo sorprende a Uruguay con un año "terrible" terminado en cinco. Sucedió en 1875; se repitió en 1965 cuando el sistema bancario crujió y se desencadenó una crisis que barrió con varias instituciones y afectó a numerosos depositantes.

Por si fuera poco, una pertinaz inflación del ochenta y ocho por ciento contribuyó a evaporar el dinero de buena parte de los ahorristas. El peso descendió en picada, o, si se prefiere, el dólar sufrió un

1. Quince años antes, cuando el diario *El País* conmemoró con un libro el centenario de la muerte de Artigas, sólo una representante cercana a esta nueva corriente colaboró, la historiadora M. Blanca París. En esa oportunidad quien abordó el análisis del Reglamento fue el profesor Edmundo M. Narancio, futuro ministro de Educación y Cultura del gobierno cívico-militar.