

# UNA PERSPECTIVA HISTÓRICA DEL VECINO PLATENSE: EL PUERTO DE MONTEVIDEO EN LA ÉPOCA COLONIAL\*

ARTURO ARIEL BENTANCUR\*\*

## RESUMO

Estudo da formação histórica do Porto de Montevideo desde o século XVIII até a virada para a centúria seguinte, buscando articular os contextos local e internacional na criação de tal estabelecimento.

**PALAVRAS-CHAVE:** Porto, Montevideo, período colonial

## ABSTRACT

The historical formation of the Port of Montevideo is studied, since the 18<sup>th</sup> century until the turn for the following century. The roles of local and international contexts in the creation of such an establishment are discussed.

**KEYWORDS:** Port, Montevideo, colonial period

Ocupado forzosamente a mediados de los años 1720, ante la amenaza de un nuevo establecimiento portugués en la banda norte del Río de la Plata, la pequeña península montevideana debería a su condición portuaria el relativo desarrollo alcanzado en las últimas etapas de dominio colonial. Casi de la nada, la aldea original iría expandiéndose frente a la bahía, sobre todo después de cumplida su cuarta década, dando lugar a que prosperara fugazmente un grupo de mercaderes que, casi al mismo tiempo, fueron navieros, industriales, minoristas, exportadores y hacendados. La población atrajo a inmigrantes de la región y de Europa, mientras su comercio se

---

\* La presente síntesis ha tomado como base tres libros del autor: *Contrabando y contrabandistas: historias coloniales*. Montevideo: Arca, 1982; *El puerto colonial de Montevideo*: t. 1: *Guerras y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico. 1791-1806*. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1998; y *El puerto colonial de Montevideo*: t. 2: *Los años de la crisis (1807-1814)*. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1999. Ponencia presentada en el Simpósio Internacional Porto do Rio Grande: história & cultura portuária (Rio Grande, 13-15 de noviembre 2008).

\*\* Profesor de la Universidad de la República – Uruguay. Doutor Universidad de Sevilla.

relacionaba con España, a ratos con el mundo y, en todo momento, con sus más inmediatos vecinos.

A partir de una docena de minoristas pobres y dependientes de Buenos Aires, puestos al servicio de una modesta guarnición militar, se conformó en torno al puerto una plaza comercial en ascenso, durante gran parte del período. Con la llegada regular de buques correos, desde 1767, comenzó a invertirse gradualmente la dirección de los abastecimientos, que la joven población pasó a internar hacia el antiguo centro regional y su amplio *hinterland*. En la década de los 1770 se establecieron en Montevideo casi todos los integrantes del primer núcleo importador, exportador y acumulador de roles, con predominio de la nacionalidad vasco-navarra. Durante los 1780 y 1790 se advirtió el impacto de los comerciantes catalanes, como parte de lo que alguien ha llamado *asalto* de esos nacionales al mercado hispanoamericano.

Un incipiente cinturón industrial, conformado en los extramuros, sumó valor agregado a la producción. Aparte de pequeñas fabricaciones de sombreros, chocolate, peines o establecimientos de curtiembres, es obvio que predominaron las actividades de origen agropecuario, con preferencia de las elaboraciones de sebo, velas, jabones y, muy especialmente, de la salazón de carnes. El desarrollo del saladero fue una singularidad montevideana en el período, ya que en Buenos Aires no los habría hasta después de 1810. Fue el principal emprendimiento transformador destinado a la exportación, para cuyo cumplimiento se llegarían a faenar en poco tiempo un millón de novillos anuales.

La actividad fue hija en más de un aspecto de la condición portuaria, porque necesitó de los buques del comercio para su salida y de las embarcaciones de guerra o mercantes para conformar una clientela estable por alimentos secos, que tuvieron en el tasajo un elemento central. Tras la guerra hispano-británica de 1779-1783, el mayor impulso correspondió al citado grupo de mercaderes catalanes, protagonistas de frecuentes migraciones temporales hacia el Plata.

El principal destino de esas carnes fue el puerto de La Habana, a cuya producción esclavista se agregaba la complementariedad templado-tropical que daba sentido a los intercambios con la región platense. Un solo emprendedor montevideano envió 23 expediciones con ese rumbo entre 1792 y 1799. El período de auge de las exportaciones transcurrió aproximadamente entre 1790 y 1805, aunque la guerra de 1796-1801 con Gran Bretaña lo partió en dos. Otras direcciones se agregarían entonces al enclave cubano, especialmente el Brasil, las Islas Mascareñas y varios puertos del Océano Pacífico. En cambio el sebo tuvo sus mercados más relevantes en Europa, para empleárselo sobre todo en la iluminación.

La suerte del puerto determinó el futuro del grupo mercantil-industrial y pecuario crecido a su influjo. Por eso en su seno se lo defendió con ardor y se produjeron sucesivos enfrentamientos con sus rivales bonaerenses, cada vez que sus posiciones se vieron amenazadas.

## EL PUERTO: LA RAZÓN DE UN LIDERAZGO

“Según los inteligentes, no tiene el Río de la Plata ningún puerto bueno, pero el menos malo, y el más susceptible de mejoras por su situación, proporciones de materiales para obras, y porque ya tiene algo hecho, es el de Montevideo”. Esa afirmación, reproducida anónimamente por el *Telégrafo Mercantil* en 1801, procurando la defensa de los intereses de la joven ciudad portuaria de la margen norte, planteaba el problema en justos términos, recogiendo sobre todo opiniones de “gente de mar” que lo frecuentaba y sufría. La hipótesis del *mal menor* contenida en el párrafo fue la más favorable en la época, donde nadie sostuvo sinceramente el predominio absoluto de las bondades de la terminal. Se elogió la facilidad para la salida de embarcaciones, sus amplias dimensiones, la suficiencia del fondo – no pedroso – para contener navíos de porte mediano, y el abrigo para los vientos más frecuentes. Pero en realidad la *distancia a añadir* si se pretendía continuar al de Buenos Aires fue su mayor virtud, emanada por tanto de su situación geográfica, más cercana a la boca del río. Los riesgos de la travesía de 200 kilómetros hasta el fondo del estuario fueron haciendo desaconsejable adentrarse en él y así, poco a poco, todos los buques de importancia fueron quedando en Montevideo, comunicándose a ambas ciudades por medio de un ágil tránsito de lanchas.

Ese puerto colonial adolecía de tres grandes defectos, no superados del todo hasta la concreción de las obras de modernización encaradas a comienzos del siglo XX. El fango reducía permanentemente el calado y volvía inseguro el anclaje; la falta de abrigos frente a los potentes vientos del Sur, unida a la mencionada contrariedad del fondo, ocasionaba graves estragos durante los temporales; las características del acceso, donde el Banco Inglés se transformó para muchos en un escollo fatal, hicieron que – entre 1793 y 1798 – se perdieran enteramente 17 buques fuera de la bahía. Al no haberse encarado medidas apropiadas para solucionarlos, el agravamiento de los inconvenientes se convirtió en un nuevo embarazo. Como consecuencia, se sucedieron numerosos accidentes náuticos y pérdidas – muchas veces totales – de vidas, cargas y embarcaciones.

Básicamente el de Montevideo fue *el puerto de Buenos Aires*

durante el período más activo del tráfico platense, con lo que desempeñó idéntica función respecto del interior virreinal, ya que la entrada y la salida de mercancías habían justificado por sí mismas el enclave bonaerense en gran parte de su existencia. La prolongación del perfil portuario hacia la margen norte tuvo consecuencias sobre el relacionamiento de ambos centros urbanos vecinos, enfrascados en una permanente dinámica de *amor-odio*, que mezcló rivalidades aldeanas, cuestiones impositivas, apasionamientos y maniqueísmos. El proceso se conoce históricamente con el nombre de *Lucha de puertos*, aunque en los hechos se trató de una competencia por la condición portuaria, entre el centro económico-político y una población de importancia menor, con mejores condiciones para desempeñar ese rol. La situación fue más singular en el presente caso por tratarse de dos puertos, lo que no se observaba con la dupla México-Veracruz o Lima-El Callao, donde las capitales eran ciudades mediterráneas.

A lo largo de los últimos 40 años de pertenencia al imperio hispánico, Montevideo fue fundamentalmente eso, respecto de Buenos Aires, primero en forma exclusiva y luego principal. En distintos momentos se consideró “uno mismo” o “un mismo cuerpo” al de los comerciantes de ambas ciudades, mientras que en 1803 la propia Contaduría General de Indias juzgaba que las terminales constituían “una misma” y “una sola”. Por tanto los dos centros funcionaron articulados en sus negocios y sus finanzas, observándose una suerte de doble residencia obligada de los principales comerciantes y hasta cierta división en varias familias de esos círculos, que debieron atribuir a alguno de sus miembros una especie de delegación permanente en la localidad portuaria. Se registró un inevitable entrecruzamiento de intereses, subrayado por la suma de poderes y delegados, todos ellos con más presencia que la de simples gestores de operaciones puntuales. Apoderados, corresponsales o consignatarios ejercieron tales representaciones, documentadamente o solo de palabra. A la vez que una forma de capitalización para los mercaderes montevidéanos, esas personerías representaron una desventaja para sus colegas de la otra orilla, que vieron recortarse sus ganancias por el pago de comisiones.

Después de desempeñar Buenos Aires su histórica función de puerto a lo largo de casi dos centurias, a mediados de los años 1770 había debido resignarla, en beneficio de la modesta población de la orilla del norte. Para entonces prácticamente todos los buques de registro llegados desde la península se quedaban en la segunda, consolidando un proceso que no conocería cambios hasta finales del siglo, ya con la nueva terminal convertida en ciudad portuaria por excelencia.

Tal viraje del tráfico marítimo, en sus épocas de relativo auge,

tuvo como razones principales las de tipo geográfico. La falta de abrigos de los puertos bonaerenses, su lejanía de la ciudad y las alteraciones en el curso del Riachuelo, que conducía al amarradero, se unieron a los ya indicados inconvenientes del acceso fluvial, demasiado riesgoso para buques de mayor calado.

No obstante, también incidieron medidas políticas, que no dejaron de generar susceptibilidades a nivel de jerarquías y grupos de presión bonaerenses. Al crearse en los últimos años 1760 la citada carrera de buques correos al Río de la Plata, se determinó que su terminal indiana fuese la de Montevideo, prohibiéndose que los pilotos continuaran hasta Buenos Aires por ningún motivo. Seis años más tarde el gobernador Juan José de Vértiz dispondría que todas las embarcaciones de cualquier tipo llegadas de Europa culminaran sus recorridos en el puerto de la margen norte. En 1776 se reglamentarían las funciones del Apostadero Naval montevidiano, importante dependencia del Ministerio de Marina encargada del Atlántico Sur, establecida de hecho en 1769. Al crearse en 1779 la Comandancia General de los Resguardos del Río de la Plata se decidió que tuviera como sede precisa al enclave montevidiano.

La pérdida de la exclusividad portuaria llegaría con el cambio de siglo, aunque la acumulación de potencialidades por el ejercicio de tal condición durante largo tiempo y las propias carencias bonaerenses harían inviable una sustitución duradera o profunda. Al igual que aconteciera en el proceso inverso, la inseguridad en el amarre y las insuficiencias portuarias montevidianas se volverían en contra del enclave para provocar un desplazamiento parcial del tráfico a su antigua localización. Lo mismo que en la oportunidad anterior, también operaron factores políticos, pues la decadencia imperial española ameritó la adopción de medidas de hecho en el nivel local.

A partir de mediados de los años 1790 comenzó el comercio de Buenos Aires, expresado por su Real Consulado, a cuestionar la exclusividad montevidiana. La base de las reclamaciones estribó en sus antiguos derechos en materia portuaria, que complementaron con la denuncia de los problemas de seguridad, distancia y gastos que se les generaban consecuentemente. Considerando que el puerto bonaerense se hallaba habilitado desde largo tiempo, el gobierno virreinal aceptó la tesis de la continuidad territorial de un nuevo emplazamiento portuario bonaerense con relación al antiguo. Se defendió que toda la costa sureña tenía a su favor la “bondad moral” que le daba su integración física con los centros consumidores. La búsqueda de refugio seguro para las embarcaciones fue otro de los objetivos de la campaña que, a entender de sus impulsores, hallarían en el proyectado establecimiento de la Ensenada de Barragán.

Esa falla elevaba sus erogaciones, por la repetición de accidentes en Montevideo y por la distancia entre ambos puntos, recorrida por el citado tráfico de lanchas, que adolecía de sus propias dificultades. “No siempre las hay para esta pronta maniobra; el tiempo no es oportuno o se dilata a arbitrio de los dueños y pasan noches y noches”, denunciaba al respecto un antiguo jefe de la administración. “Dura cosa será que hayamos de vivir siempre distantes de nuestros barcos” – señalaba a su vez un polemista.

También avanzarían en la superación de los principales obstáculos de la navegación hasta Buenos Aires, sobre todo a través de un mayor conocimiento técnico del estuario.

El resultado de la habilitación virreinal del nuevo puerto en 1801 significó el pasaje a una racional complementación de ambas orillas, que no afectaría demasiado la prosperidad montevideana. Su consolidada especialización portuaria, avalada por la condición de terminal menos mala y sumada a la práctica destrucción de las nuevas instalaciones sureñas en medio de un temporal acaecido en 1805, también le convertirían en indiscutido beneficiario de la alternancia de fines del período colonial.

## **EL TRÁFICO: DEL DINAMISMO A LA DECADENCIA**

Como se ha expuesto, inicialmente todo el abastecimiento procedía de Buenos Aires, en un grado de detalle que contemplaba cuantas necesidades pudieran plantearse a los escasos pobladores. En relación con la península, el florecimiento del puerto de Montevideo coincidió con el período más transformador de los Borbones, netamente favorable a los productos del Río de la Plata. Después de participar muy débilmente durante el tramo de monopolio gaditano, su ingreso en la llamada Carrera de Indias se asoció con sucesivos regímenes de apertura. Se inició en los años 1760, con el experimento que favoreció al Noroeste de Galicia, y se profundizó desde la década siguiente con el Reglamento para el Comercio Libre. Ambos lo potenciaron y así estuvo en condiciones de aprovechar asimismo todas las flexibilizaciones emanadas de la debilidad central.

El régimen comercial a que se fue sumando la naciente ciudad-puerto estaba previsto teóricamente como un enorme *columpio* amarrado a la península ibérica. Sin embargo la fragilidad económica y política de ese soporte iría dando lugar a varias aperturas posteriores a las mencionadas que, a un tiempo, restaron a los intereses del centro del sistema y sumaron a los periféricos. Tales depresiones del poder transitaban distintas etapas y todas ellas beneficiaron al enclave norteño

del Plata: comercio libre de esclavos, tráfico de ensayo con colonias extranjeras, extendido más tarde a buques neutrales, reales permisos y otros mecanismos más coyunturales.

El figurado primer *columpio* fue así gallego-rioplatense, construido sobre una ruptura del monopolio gaditano a favor del puerto de La Coruña, designado cabeza de puente de los referidos servicios postales a América. La mayor importancia económica de la medida radicó en el transporte simultáneo de cargas y caudales con que la monarquía intentó favorecer el desarrollo de la región occidental gallega. Se ha visto que la llamada Carrera de Buenos Aires, creada en la mencionada fecha de 1767 con destino al Río de la Plata, Chile y Perú, tuvo como terminal americana al puerto de Montevideo. En 1778, con el citado Reglamento para el Comercio Libre – que, por supuesto, lo incluyó en las habilitaciones – comenzó a operar con discontinuidades la imagen del *columpio*, oscilando en torno a un eje imaginario puesto en varios puertos peninsulares que intentaban centralizar el movimiento mercantil. Tuvieron la iniciativa principal de las expediciones dirigidas a América, fueron los dueños de los buques y dispusieron de los mercados, que la corona dispuso preservar implementando un combate frontal del contrabando. Pero sus proyectos no tendrían traducción práctica, continua ni duradera, al interponerse distintas circunstancias externas.

El primer tropiezo se observó a partir de 1779, cuando la guerra con Gran Bretaña postergó la aplicación del Reglamento dado a conocer el año anterior. Se advertirían entonces procesos que, ampliados, se volverían moneda corriente al reeditarse desde 1796 la situación bélica con el mismo enemigo. Especialmente durante el trienio 1781-1783 fue mínima en Montevideo la presencia de buques de bandera española procedentes de la península y, en cambio, ingresaron numerosas naves portuguesas, que operaban desde los principales puertos lusobrasileños. Fue empleado en ambos sentidos el circuito Lisboa-Río de Janeiro-Lisboa, por medio de permisos especiales concedidos sobre todo a comerciantes de Cádiz que, por lo general, embarcaron cueros de retorno.

La visión opuesta a la anterior es ofrecida por el tramo 1787-1789, cuando rigió plenamente el régimen que hemos denominado del *columpio*. Únicamente una nave extranjera, también de bandera portuguesa, intentó ingresar y se la despidió en el primero de esos años, mientras que seis británicas condujeron esclavos para la Compañía de Filipinas y una francesa entró de arribada. El tráfico de los años 1790, mientras permaneció vigente la norma indicada, conoció del predominio de los intercambios con Cataluña, la única región española que exhibió crecimiento industrial a consecuencia del comercio libre y que, por consiguiente, también comandó en la Carrera de Indias.

La regularidad de la circulación, aunque en promedio apenas excedió en esa época el número de 50 buques anuales, saturó prontamente la plaza, como sucediera también en otras partes. Disminuyeron los precios de los efectos europeos y de los productos locales, se puso límites y se desalentó la llegada de barcos, fracasándose el movimiento mercantil. El comercio libre había fracasado, sobre todo por la falta de capacidad industrial española, que producía a costes más elevados que los extranjeros, tradicionales proveedores de artículos baratos cuyo ingreso no pudo frenar. La gran boca de salida hacia América, representada por el puerto de Cádiz, básicamente reexportaba mercancías inglesas, holandesas y francesas, con una mínima participación de la agricultura andaluza.

Dos nuevas guerras sucesivas con Gran Bretaña que, con un pequeño intermedio de paz, extendieron las hostilidades entre 1796 y 1808, hirieron de muerte a la Carrera de Indias. El poderío naval de su adversario y la debilidad irremediable de la armada española volvieron imposible la continuidad del comercio organizado por la dinastía borbónica. Fueron típicas guerras coloniales, con los peores resultados para España, reducida prácticamente a la mayor indefensión, como prueban – entre otros – dos testimonios muy concretos.

Por Real Orden de mayo de 1797 se instruyó a las jerarquías montevidéanas para que detuvieran a dos navíos procedentes de El Callao que harían escala en la ribera norte del Río de la Plata, asegurándose sus caudales y productos “hasta que var(ieran) las circunstancias”. Igualmente advertirían a todo buque de la Real Armada o mercante que ingresara a puerto acerca de “la imposibilidad de poder entrar en el de Cádiz u otro de la península con seguridad, mediante hallarse el primero bloqueado por una escuadra inglesa y los demás infestados de corsarios de la misma nación”.

En mayo y junio de 1805, producido ya el desastre de Trafalgar, el Consulado de Cádiz comunicaba la suerte reservada a los buques de bandera española en Europa: “serán apresados sin remedio en las recaladas de la península, respecto a que el enemigo tiene tomados todos los puntos”.

El peligro era real, pues muchos buques españoles y aun de otras banderas que se dirigían al Río de la Plata padecieron agresiones. Un encuentro en el mar con los corsarios ingleses podía ocasionar desde simples molestias hasta la requisita de la embarcación y el apresamiento de sus tripulantes, esto último reservado casi con seguridad a los navieros hispánicos. Varios de los principales comerciantes montevidéanos experimentaron sentidas pérdidas por esa vía.

En noviembre de 1797 se emitía la Real Orden que intentó

resolver la situación creada por la nueva guerra con Gran Bretaña, atendiendo “repetidas instancias” formuladas por distintos comerciantes, especialmente de Cádiz. Se permitirían las expediciones de efectos no prohibidos, en naves nacionales o extranjeras, salidas desde puertos neutrales o peninsulares, cuyos viajes debían tener retorno preciso a estos, tal como se había determinado en la guerra de 1779 a 1783. Asimismo se preceptuaba el pago de derechos triples, procurando abarcar las cargas impositivas que se hubiesen abonado por su introducción en España, la extracción de ella y el posterior ingreso en América. Tal “expediente desesperado”, al decir de John Fisher, fue derogado en abril de 1799, por los abusos cometidos en su nombre. Entre otras violaciones, habían debido aceptarse los retornos a puertos diferentes de los peninsulares, por hallarse los mismos inabordables debido al cerco del enemigo.

Como no habían desaparecido la coyuntura ni las incapacidades estructurales que dos años antes forzaran su implantación, ese tipo de comercio siguió vigente de hecho, aunque con algunas variantes, pues no era posible detener una máquina puesta a andar en circunstancias aun subsistentes. Amparadas en el debilitamiento jerárquico del sistema imperial, desde la periferia comenzaron entonces a registrarse nuevas transgresiones. Era otra cara de la antigua necesidad y un llamado de alerta lanzado por los hechos, respecto a que ya no sería posible funcionar de otra manera. En nada de ello serían excepción los puertos rioplatenses.

El proceso tuvo matices locales, dentro de una caminata acelerada hacia el comercio libre. Se abrió un abanico de destinos nuevos para las exportaciones platenses, que llegaron con libertad al resto de Europa y otras partes del mundo, pero la situación estuvo erizada de marchas y contramarchas que demoraron la apertura total, especialmente para las importaciones.

De todos modos la medida adoptada en noviembre de 1797 reflejaba una situación sin retorno. Se había desprendido el inmenso *columpio* borbónico, empecinado entonces en oscilar sobre centros económicos crecientemente minados. El figurado desamarre fue creando a los golpes una nueva estructura económica con arbitraje de extranjeros. A ellos se abrieron las puertas por necesidad, para entornarlas luego varias veces, antes de entregarles por último la llave, frente a la amenaza de la vía de los hechos. La de Estados Unidos se transformó en la bandera neutral por excelencia y la de mayor importancia en ese tráfico, que también conoció de la fuerte incidencia de naves portuguesas – salvo durante el tramo de 1801 en que tuviera lugar la guerra con España – y otras de Hamburgo. Para Montevideo

significó la apertura de un período complejo, único de verdadero progreso para su elite comercial. A la sombra de la nueva realidad, el puerto rioplatense vio crecer su papel en la economía regional, por lo menos hasta 1806. Tras un fugaz renacimiento en 1807, perdería luego entidad a medida que la dependencia respecto de Gran Bretaña y los sucesos iniciados en Buenos Aires en mayo de 1810 lo fueron arrastrando al fracaso.

Como en otros sitios, en Montevideo, la nueva realidad permitió así un fugaz florecimiento, luego desbaratado por circunstancias similares a las que le habían dado vida. Por escaso tiempo, al grupo de mercaderes mejor situados frente a la coyuntura emergente se les ofreció casi el mundo entero para negociar. El proceso hacia la ruptura del vínculo imperial por la vía de la neutralidad puede subdividirse en cinco fases. Se inauguró con la *legalidad neutral* de 1797-1799, cuando la lejanía del Río de la Plata frenó en el principio la llegada más fluida de buques no involucrados en la contienda, a excepción de los portugueses americanos. El bienio siguiente constituyó un tramo híbrido donde, si bien persistía la guerra, había caducado la concesión general. En su transcurso se contrapusieron la fuerza inercial de la apertura y la reacción española, que consiguió detener en parte los ingresos de otras banderas. Con el otorgamiento de *permisos reales* se inició una nueva etapa, donde el declinante centro imperial puso en práctica una suerte de arriendo temporal de sus dominios a comerciantes nacionales y del exterior. Para Montevideo, ese lapso coincidió con el mayor despertar hacia el mundo, por la combinación de varias circunstancias favorables. Finalizada la primera guerra hispano-británica en 1801, los puertos de Francia y otros estados europeos comenzaron efectivamente a recibir buques o cargamentos embarcados en la terminal de la ribera norte del Plata.

El espacio interbélico tuvo su núcleo en el dinámico año 1802 en que – con 188 ingresos estimados – “respiró algún tan el comercio”, según se recordaba un decenio más tarde. Se vivió entonces tanta euforia española que llegó a circular la versión de hallarse a estudio el envío de correos mensuales, mientras una fuerte corriente exportadora hacía saltar el tapón que había acumulado producciones locales sobrantes por tanto tiempo.

Con la reanudación del conflicto, en 1804 se dio paso al último tramo, que apresuró el desprendimiento definitivo del *columpio*, sobre todo por medio de sendas ocupaciones territoriales de distinta duración pero idéntica espectacularidad: la inglesa en el Río de la Plata y la napoleónica en la Península Ibérica.

Aun en los momentos más desfavorables de ese proceso, la presencia de buques españoles y el tráfico con los puertos peninsulares

no desapareció del todo, por más que se redujo sensiblemente. Por ejemplo, entre una nómina parcial de 69 embarcaciones entradas en 1799, 39 eran de esa bandera y una docena procedía directamente de España.

La irrupción británica en el Río de la Plata tendría fuerte incidencia en el comportamiento del grupo de comerciantes montevideanos. El revés que significó su intento de toma por la fuerza en 1806 y 1807 dio paso a métodos pacíficos que terminaron haciendo de su fortaleza innegable el nuevo eje al que se sujetarían, por mucho tiempo, los restos del debilitado *columpio* mercantil hispánico.

Tras la retirada de setiembre del segundo año indicado, se vivió una especie de breve período de gracia respecto de la presencia inglesa, reiterándose los buques de otras banderas – sobre todo estadounidenses, danesas y hamburguesas –, circulación de *reales permisos*, simulaciones y engaños de portugueses. Pero la expulsión de los británicos no significó el final de su implantación rioplatense, sino un nuevo punto de partida, primero por medio del comercio ilícito desde su tradicional base de Río de Janeiro y – exactamente 12 meses después de su salida – con su regreso legal. Un curioso giro de la política internacional había transformado a su nación en aliada y protectora del tráfico hispánico que, con tanto empeño, había impedido a lo largo de un decenio. El precio de ese amparo se traduciría, para los puertos platenses, en una irremediable entrega al comercio británico, hecha oficial en noviembre de 1809, pero operante de hecho por lo menos desde setiembre de 1808.

La implantación británica se gestó por sí misma, desde fuera y desde dentro, sobre la base de su propio potencial y de la particular coyuntura rioplatense. Los comerciantes ingleses ya habían saturado el mercado de Río de Janeiro y muchos de ellos se dirigieron entonces al Plata, después de obtener beneficios impositivos en Brasil. Una seria disidencia entre Montevideo y Buenos Aires, culminada en setiembre de 1808 con un verdadero golpe de estado de la primera, constituyendo una junta de gobierno, inició la disputa de ambas ciudades por la concurrencia de los mercantes ingleses. Sus productos se convirtieron para ellas en “la fuente de recursos por la cual est(uviero)n mutuamente capacitadas para enfrentar los gastos y exigencias de la guerra civil”, como interpretaba el propio ministro británico en Río de Janeiro.

La legalización provisional del régimen por medio de la medida local de 1809, nunca ratificada centralmente, se suspendería un mes más tarde, para restablecérsela a comienzos de 1810 por presiones del ministro Strangford. Ciertas diferencias en cuanto a tarifas y, sobre todo, los efectos de los sucesos de mayo de 1810 en Buenos Aires,

ocasionaron la gradual y lógica opción del comercio inglés por esta última – lo que tendría su puntual correlato en la política – en franco perjuicio de Montevideo, que se quedó sin sus contribuciones. De todos modos el irreversible predominio económico de Gran Bretaña había transformado casi sin excepción a los dinámicos comerciantes montevideanos en meros consignatarios, lo que les supuso una actitud más pasiva y secundaria. De ese modo la recuperada libertad de los mares, por la vuelta de la paz, se convertiría en una gracia sin mayor trascendencia, por falta de oportunidades para hacer uso de ella. Para los antiguos emprendedores de la ribera del Norte llegarían todavía más desdichas, pues muy pronto quedarían impedidos de desempeñar ni aun esa mediada y dependiente función, por haber perdido su ciudad, en todos los planos, el pleito iniciado en 1810. Las 229 naves entradas y 191 salidas en ese año marcarían un máximo histórico para el período.

En las nuevas condiciones, el tráfico iría disminuyendo, afectado por las contingencias externas y por medidas políticas locales que llegaron a dificultar en exceso las exportaciones, para quedar reducidos al mero transporte de víveres destinados a la subsistencia de una plaza cada vez más agobiada. Sin capacidad para complementar esos viajes con sus correspondientes retornos, los otrora ambiciosos comerciantes no serían ya ni siquiera consignatarios, porque la parálisis generada en más de dos años de asedio casi permanente solo dejaría espacio para un corto número de verdaderos “mercaderes del hambre”, ocupados en el citado intercambio menor. En junio de 1814 la ciudad-puerto rioplatense perdería el control de la vía marítima, al agravarse la situación de su flota estatal, y no le quedaría otra salida que rendirse ante la ex-capital del reino.

El año 1813 fue en su totalidad paradigmático de ese estado de cosas. La penuria y la escasez lo cruzaron por permanecer la ciudad sitiada, en continuo empeoramiento, con epidemias y hambruna. El tráfico fue mínimo y, por primera vez, las banderas portuguesas superaron a las españolas en la nómina de barcos entrados, donde prácticamente desaparecieron las británicas y norteamericanas, al tiempo que predominaron las embarcaciones pequeñas, especialmente zumacas, con un promedio de 71 toneladas. Aunque en unos pocos cargamentos se incluyó loza, géneros, suelas, medicinas o maderas, los alimentos constituyeron amplia mayoría, con preferencia de cereales, legumbres y harinas. Río Grande de San Pedro fue el principal puerto de origen, con el 43% de los viajes, en tanto que Santa Catalina y Río de Janeiro igualaron en 18%. La razón del predominio riograndense hay que buscarla en su mayor cercanía, aunque también en el carácter de *granero del Brasil* que solía atribuírsele entonces y en la importancia de

su infraestructura comercial.

Algunos buques procedentes de puertos españoles no llegaron jamás a la margen norte del Plata, pues la legación de su país les autorizó a descargar en Río de Janeiro, después de abonar a la propia representación diplomática los mismos derechos que se hubieran percibido en destino. Sus capitanes evitaron de ese modo los perjuicios que, de seguro, recibirían en caso de continuar a Montevideo, a la vez que los derechos abonados permitían sortear momentáneamente “los mayores apuros” en que se hallaban sus empleados, “por la falta de abono de sus sueldos y demás gastos”.

Por tanto, la plaza capitalizó adelantos hasta las invasiones inglesas y, sobre todo después de 1811, comenzaría a insinuarse su ruina irremediable, más o menos paralela con la desaparición física o el alejamiento de varios referentes. Desde finales de 1812, el flujo comercial interno quedó reducido prácticamente a la venta minorista de artículos de primera necesidad, mientras el tráfico externo no exhibía más que mínimos contactos en América y España, casi sin participación internacional. Los apuros de la península, en lucha contra las tropas francesas que la ocupaban, hacían mucho más difíciles las relaciones interoceánicas, sometidas a frecuentes variaciones y sobresaltos.

Falta de circulante, desabastecimiento, quiebras, descapitalización y hostigamiento fiscal asolaron constantemente a la plaza, configurando un panorama de crisis absoluta, lo que no impide las salvedades de algunos vecinos acomodados. El impacto de la crisis fue más evidente por tratarse en su mayoría de fortunas frágiles, pequeñas o medianas, casi todas en formación, jaqueadas por una larga serie de contrariedades, descolgadas a lo largo de varios años.

Su caída definitiva, en junio de 1814, renovarían los inconvenientes para los integrantes del complejo comercial-portuario, hostigados por nuevos impuestos y finalmente perseguidos por los gobiernos independientes. El proceso terminaría con una especie de gran diáspora, que llevaría a muchos de aquellos comerciantes primero a Río de Janeiro y después a Europa, aunque algunos optarían por retornar cuando cesaron las más graves turbulencias.

## **LAS OPORTUNIDADES: UNA CONSECUENCIA ESPERABLE**

Con los matices y altibajos que cabe deducir de la reseña anterior, el puerto fue un obvio generador de diversas expectativas de progreso. A repasarlas, en una primaria clasificación, estará dedicado el resto del presente enfoque.

En el planteamiento se mezclan lo permanente y lo circunstancial,

lo lícito y lo ilícito, lo productivo y la especulación, pero todo tiende al beneficio de la plaza.

## **LAS OPORTUNIDADES PERMANENTES: TRABAJO Y CAPITALIZACIÓN CON LOS SERVICIOS PORTUARIOS**

El puerto generó proporciones favorables, tanto para empresarios como para trabajadores, lo que explica buena parte del progreso montevideano en el período.

Por ejemplo, los primeros tuvieron a su cargo el *abastecimiento de la Marina*, mediante el régimen de asientos, que se contrataban por términos preestablecidos con determinados precios y condiciones. El de mayor relevancia fue el suministro de víveres, pero también se abrieron los de medicinas; herrería, cerrajería y calderería; velas de sebo y otros.

Lo principal del suministro indicado en primer término fue la reposición de los alimentos consumidos por los buques de guerra de armadilla durante los viajes hacia Montevideo y en la entrega de la llamada “diaria de puerto”, requerida por las tripulaciones de los bajeles anclados en la bahía, incluidos los del correo. La amplitud de la lista de ingredientes comprendidos en las raciones exigía subcontrataciones, por ejemplo para los productos panificados, que tenían singular importancia. Los comerciantes del recinto manifestaron renovado interés por prestar el servicio, sucediéndose las competencias y las rebajas, a partir de ofrecimientos iniciales casi siempre más elevados.

Como tal oportunidad empresarial de consideración, ofreció el interés agregado de extenderlo al resto del ámbito portuario. Significó la posibilidad cierta de asegurarse ventas estables, con la opción de incrementarlas permanentemente, aunque también se convirtió en una fuente de riesgos, en parte por contratarse con la Real Hacienda. La suerte de esos emprendedores solía estar ligada con la de esta en el terreno financiero, sobre todo a partir de 1806, cuando el Estado español ingresara en el camino de una crisis sin retorno.

El *transporte marítimo y fluvial* representó otro filón de importancia. En la navegación de altura ingresó la elite local y en la segunda, que consistía en el llamado *tráfico costanero* del río, participaron empresarios individuales de menor poderío.

El negocio naviero de mayor monta parece haber sido el más productivo de los servicios que se brindaron, pero también el más riesgoso, sobre todo en épocas de guerra. Los barcos podían adquirirse a bajo precio en el exterior o en los remates de presas corsarias, percibiéndose generalmente elevados costes por los fletes. Distintos actores de la época mencionaban “lucros terribles” y “ganancias de

gravedad” que hacían los naveros, en épocas en las que “siempre había frutos que sacar”.

Remuneraba menos el tráfico de embarcaciones pequeñas, que navegaban dentro de la bahía o hacia Buenos Aires y otros destinos. En 1813 se registraron 147 de esos bajeles, con 400 y 500 entradas y salidas en el puerto, completando algunos días hasta una treintena de fondeos. Algunos más transportaban los efectos hacia y desde los buques, mientras que aquellos operaban entre ambos puertos y acarreaban productos agropecuarios o abastecimientos desde el interior o la costa. Al mismo tiempo que significó mínimo riesgo, ese tipo de tránsito también ofreció menores posibilidades de enriquecimiento, no excediendo el nivel de una mera actividad de subsistencia.

El *préstamo de dinero* para la habilitación de buques constituyó una nueva oportunidad de ganancias para algunos comerciantes montevideanos que, dados los peligros que comportaban las travesías, solían percibir réditos elevados. Tal circunstancia formaba parte inseparable de la mecánica marítima y los mismos que los suministraban en la plaza de su residencia, podían verse obligados a tomarlos después en otra ajena. Una expedición podía verse precisada de formular esa clase de solicitudes por diferentes motivos, desde la reposición de bienes a bordo hasta el pago de salarios, las carenas u otras contingencias. Por lo general los naveros hipotecaban sus propias embarcaciones, que por ello podían ser embargadas.

Las oportunidades laborales fueron múltiples. Lo más específico fue el llamado *ejercicio de la mar*, que desarrollaban entre otros los que en Cádiz se llamaba “hábiles dispersos”. Su existencia difícil fue definida por un conocedor de sus alternativas como la que, “a precio de su tranquilidad y con riesgo de la vida, (ib)a a ganar un pan para sus hijos”. Comprendía sobre todo al personal embarcado, especialmente capitanes, pilotos, contramaestres, marineros, cocineros, despenseros, pajes y mozos. Fue común entre ellos acumular más de una función y, por ejemplo, el capitán solía ser simultáneamente piloto y algunas veces maestre.

Dentro del personal que embarcaba solo en algunas ocasiones, destacaban los *prácticos*, individuos con experiencia en la navegación y muy conocedores del fondo en las rutas de acceso a las terminales en que se radicaban, para evitar los lances de un ingreso accidentado. Era corriente que se contrataran en Maldonado, a la entrada del estuario, sobre todo por marinos extranjeros que se aventuraban por primera vez en aguas que incluían los aludidos peligros del Banco Inglés y la Isla de Flores. Otros los procuraban para ganar seguridad en el accidentado tramo de la ruta entre Montevideo y Buenos Aires. Su intervención en

las operaciones de entrada y salida era casi imprescindible, quedando a su cargo introducir y amarrar las embarcaciones, según se lo disponía en la propia legislación española. Haber ingresado un buque a puerto sin el concurso de uno era invocado por cierto piloto como mérito excepcional, equiparable al “más riguroso examen”.

El personal marítimo fue afectado esencialmente por dos problemas relacionados entre sí, como la falta de marinería – que ocasionó la realización de levas, como una que en 1804 permitió reunir a 52 individuos – y la repetida presencia de extranjeros entre las tripulaciones españolas. En los años del cambio de siglo la cuestión generó inquietud entre los pilotos, que llegaron a proponer la prohibición de contratar en sus puestos a colegas foráneos.

Otro tipo de trabajadores se contrataba en tierra, especialmente para las operaciones de carga y descarga. A la infaltable mano de obra esclava se agregaban *peones* y específicamente *estibadores*, alguno de los cuales presumía de su idoneidad capaz de abrirle numerosas oportunidades. Sobre finales del ciclo hispánico de Montevideo se conformó una matrícula de individuos dedicados a la estiba, que necesitaban de autorización gubernamental para emplearse en esas tareas. Basadas en la fuerza humana y el ingenio, sus operaciones fueron prolongadas y complejas. Una estimación de conocedores de esa clase de trabajos estimaba entre 70 y 80 días el tiempo necesario para cargar de cueros una nave de 250 toneladas, mientras que para otra más grande se calculaba en cuatro meses.

Fue relevante el auxilio de las llamadas *carretillas*, “tiradas de hombre o de animales”, con que se cubría la distancia desde el muelle a los almacenes de origen o destino de las cargas. Se trataba de vehículos más reducidos y ágiles que las carretas, arrastrados más comúnmente por caballos, bueyes y mulas. Se convirtió en el medio más idóneo para acceder al estrecho embarcadero y, desde 1812, el único permitido en Montevideo, por prohibirse el ingreso de carretas. Necesitaban introducirse a veces “muy adentro del agua”, por la escasez de fondo que presentaba la bahía.

Si bien hacia 1811 un jefe de rentas se quejaba de su escasez, ese mismo año se establecía oficialmente su número en 80, al tiempo que el gremio respectivo se comprometía a mantener operativas un mínimo de medio centenar e incrementarlo cuando se lo requirieran. Muchos de esos vehículos eran propiedad de determinados individuos en soledad y es posible también descubrir una especie de empresarios de transporte, aunque – al igual que en otros sectores económicos – primaron en ese la diversidad y la acumulación de renglones.

También alcanzaron relevancia en ese ambiente las *reparaciones*

*marinas*, connaturales a la navegación. Como punto muy frecuentado que era, Montevideo reunió a una pléyade de expertos en esa clase de trabajos. En 1813 sumaban un centenar los *carpinteros* y *calafates* registrados, pese a hallarse prácticamente interrumpidas las actividades portuarias por la grave situación bélica. Hasta un año antes, los dos oficios estaban comprendidos en el régimen de matrículas, obligatorio por largo tiempo para los integrantes de gremios. En 1803 se objetaba la participación de uno de ellos en ciertos trabajos de carpintería, por no exhibir la constancia de hallarse matriculado en el puerto, aunque ese requisito se equiparaba con la demostración de aptitud para ejercitarse en esas obras. Sobre el final del dominio hispánico en Montevideo, ya extinguidas las matrículas, se abrió un registro oficial de los mencionados operarios.

Ambas especialidades operaban indistintamente en tierra (los “carpinteros de ribera” o “los que no navega(ba)n”) y a bordo de las embarcaciones ancladas en puerto o en tránsito. La administración solía requerirles continuamente para llevar a cabo reconocimientos, informes y distintos trabajos.

Entre las potencialidades montevidéanas incluidas en un informe de 1809, para el desarrollo de las construcciones navales, se destacaba la fertilidad de las márgenes del río para el cultivo del cañamo, que ya se había iniciado sin mayor éxito más de un cuarto de siglo antes por parte de un corchador de jarcias de origen gallego.

Los servicios de salud se montaron en el puerto de Montevideo para atender las contingencias demandadas por el tráfico de esclavos, acelerado a partir de 1791. En 1804 se creó una Junta de Sanidad que transformó al enclave en “filtro” regional. Sus vocales médicos controlaron la realización de las correspondientes visitas, que debían alcanzar a todos los buques. En caso de declararse enfermedades a bordo, disponían cuarentenas e incomunicaciones por períodos variables, que previeron “pena de la vida” a los trasgresores. También les correspondía la administración del suero antivariólico a los inmigrantes forzados de África que aun no habían sido vacunados, condición indispensable para su comercialización local.

En 1806 se instaló una especie de *cronista portuario*, cuya función era divulgar informaciones escritas acerca de las novedades de mayor interés comercial que se registraban a bordo de los buques mercantes. Una serie de suscriptores recibían puntualmente las respectivas “papeletas de noticias” con el detalle de los cargamentos que llegaban o del tonelaje disponible por parte de quienes se disponían a partir. Se trataba de una función ya existente en Cádiz y en otras terminales de la península que, antes de aquella fecha, habían cumplido con menos

formalidad el propio capitán del puerto y una activa casa comercial montevideana.

*Buzos e intérpretes* brindaban una suerte de servicios accidentales. Los primeros eran convocados básicamente cuando se producían naufragios. En los primeros años 1790 se presentaban 10 de ellos a reclamar salarios impagos por su intervención en un hundimiento y, en la década siguiente, se hacía mención de “buzos particulares” residentes en la ciudad-puerto. Sus emolumentos llegaron a ser muy importantes, tal como sucedió en el rescate de caudales transportados por la fragata española *La Baronesa*, hundida en solo 30 minutos a comienzos de 1810. Tres practicantes de esa especialización se hicieron acreedores, en solo unas horas, a recibir uno de los tres cajones de plata que llevaba la nave, según habían pactado con su capitán.

La profesión de intérprete elevó su participación a medida que se fue dando la apertura comercial a diferentes banderas. Los primeros en desempeñarla fueron militares, dada la habitual presencia de efectivos extranjeros en filas del ejército hispánico. La penetración foránea de fin de siglo suministraría más tarde la mayoría, sobre todo franceses e ingleses, resultado más que nada de la actividad corsaria.

En forma circunstancial los buques demandaron todo tipo de servicios desde tierra, como *faroleros, herreros, pintores, toneleros, cerrajeros, maestros de vela*, etc. Dos *corredores de número* designados en 1806 por el Consulado de Buenos Aires constituían una muestra más de la diversidad y complejidad que alcanzó la plantilla portuaria.

Los servicios portuarios tuvieron un papel claramente dinamizador de la ciudad, beneficiando, con salvedades y desequilibrios, tanto al capital como al trabajo. Sin duda la mayor parte de las ganancias fueron para el sector comercial, al que pertenecieron todos los abastecedores y sus subcontratantes. A través de los despachos minoristas el sector también recibió parte de la masa salarial percibida por los trabajadores residentes y transeúntes.

El progreso del estamento mercantil facilitó el despegue de la plaza y su crisis ocasionó su ruina. La actividad en sí misma potenció a Montevideo como ciudad portuaria, ya que toda la infraestructura de servicios operó a favor de su liderazgo rioplatense, aún después de perder su carácter exclusivo. Esa fuerza inercial, convertida en una ventaja considerable dentro de la llamada “lucha de puertos”, se fue edificando durante el cuarto de siglo de florecimiento montevideano.

## LA OPORTUNIDAD PRODUCTIVA: LIBERACIÓN DEL COMERCIO DE ESCLAVOS

En la década de 1790 comenzó a transitarse el camino hacia el desprendimiento del *columpio*, a partir de la libertad para introducir esclavos con un propósito de fomento productivo, pero también como reconocimiento a la incapacidad española para formalizar ese tipo de comercio en las costas africanas.

Una serie de normas emitidas a partir de la Real Cédula de 24 de noviembre de 1791 decretaron en principio por seis años la libre introducción de esclavos en embarcaciones nacionales o extranjeras, extendiendo el término de la permanencia de estas últimas de 24 horas a 40 días. En 1793 se impulsó el tráfico directo de mercaderes nacionales con las costas africanas y seis años más tarde se consintió a los extranjeros extraer frutos del país por los valores de esclavatura introducida. Cuando caducaron los plazos establecidos, se dispusieron sucesivas prórrogas, la última de ellas en 1804.

Pese a los intentos individuales de un corto número de desafortunados emprendedores montevidianos por comerciar directamente con las costas africanas, una verdadera asignatura pendiente para España, el principal surtidor de esclavos para la región pasó a ser más bien externo. La fórmula alternativa más razonable consistió en acarrearlos desde puertos brasileños, por parte de mercaderes montevidianos y de los propios portugueses. Unos y otros optaron por conducir cantidades pequeñas o medianas, mientras que los grandes cargamentos desde África llegaron fundamentalmente a bordo de buques estadounidenses. Los comerciantes locales terminaron siendo sobre todo intermediarios, al ejercer como titulares de consignaciones, apoderados o destinatarios directos de los cargamentos. En algún caso el muelle montevidiano operó como punto de escala en viajes dirigidos hacia otras terminales de la región, especialmente El Callao. El centro del continente, la cordillera y el Pacífico fueron a su vez los destinos finales de miles de individuos africanos intermediados o reembarcados desde Montevideo, donde generaron siempre alguna cuota de riqueza.

El tráfico *negrero* generó ganancias que aportaron al progreso local, porque la mayoría de los cargamentos se desembarcaron en Montevideo, porque sus comerciantes tuvieron siempre algún tipo de participación y porque la flota local se incrementó con buques comprados "en colonias extranjeras, libres de derechos", según se autorizó legislativamente a finales de 1794. Brasil fue el principal proveedor en esa materia.

Fracasada la vía de las costas africanas, la vía brasileña sería la

alternativa ideal por la facilidad del viaje. Para las compras no se requería de los sofisticados artículos necesarios para la trata africana, inexistentes en el Río de la Plata, podían adquirirse cortos números de esclavos, minimizando los riesgos y, al mismo tiempo, era posible añadir otros productos muy estimados en la zona, como aguardiente o azúcar.

Todas las ventajas generadas por ese tráfico formaron parte del favor natural producido por la localización geográfica de la terminal. El relativo éxito de esa colectividad se logró por vías opuestas a las que proponía la corona, para confirmar el aserto que en toda relación centro-periférica, cuanto pueda convenir a la segunda, será desfavorable al primero.

## **LA OPORTUNIDAD DE LA CRISIS: EL COMERCIO DE ENSAYO**

El llamado *comercio de ensayo* con colonias extranjeras abrió importantes perspectivas al puerto de que tratamos, al legitimarse la antigua y obvia corriente integradora con el territorio lusobrasileño. Ello se operó a partir de 1795, a través de ese nuevo tipo de intercambio, como forma de aceptar una imposición de la realidad, que las leyes tozudamente negaban.

En el Río de la Plata comenzó a regir en los primeros días de 1796, al ponerse en práctica la Real Orden por la que se lo había instrumentado el año anterior, procurando paliar en algo la crisis del intercambio. Surgido básicamente para establecer lazos con las islas francesas conquistadas por los ingleses, se transformó sin embargo en un pasaporte casi exclusivo para el Brasil. Fue concebido como una forma de extraer hacia colonias extranjeras frutos y producciones que no fueran retornos habituales a España. Debían emplearse buques nacionales y al regreso podrían introducir libremente esclavos, dinero y productos coloniales por valores idénticos a los exportados. La inestabilidad internacional en que fue puesto en vigencia, en plena guerra con Francia, a la que sucedió otra con Gran Bretaña, y la disposición al fraude exhibida por ambas partes hizo que las disposiciones y controles fueran burlados sistemáticamente.

Vueltas casi impracticables las expediciones a las francesas Islas Mascareñas y a las pequeñas Antillas no españolas, Brasil fue por tanto el destino preferido. A pesar de sus limitaciones y quebrantamientos, en parte gracias a ellos, el *comercio de ensayo* tuvo repercusión sobre el desarrollo de la plaza montevideana. Lo más relevante fue la oficialización de la complementariedad y la articulación natural con los puertos brasileños, en una tendencia destinada a pervivir indefinidamente, que para algunos inició para la ciudad-puerto la ruptura

de la dependencia respecto de la capital bonaerense, desde donde se combatió por diferentes vías al comercio de ensayo.

## **LAS OPORTUNIDADES DE LA GUERRA**

### **El matiz clandestino y tradicional del contrabando portuario**

El comercio ilícito, verdadera constante del puerto de Montevideo, al igual que de las zonas fronteriza y costera del territorio platense, se manifestó de diferentes formas con participación de todo tipo de navieros y habitual complicidad de los encargados de reprimirlo. Resultó fundamental en el proceso la malversación del principio humanitario de las *arribadas forzosas*. Inspiradas en normas de hospitalidad, se ha permitido siempre que buques de todas las naciones que se hallaran en peligro pudieran ingresar en las terminales más próximas con el fin de reparar sus averías. Se hizo corriente en el tráfico que nos ocupa provocar intencionadamente daños durante la travesía o mentir respecto de supuestos accidentes, que originaban variaciones en las rutas invocadas al dejar sus puntos de origen. La aparente complicidad de las jerarquías locales para admitirlos, a veces por tiempos muy superiores a los requeridos, completaba el cuadro de facilidades para introducir ilegalmente sus cargamentos.

Los protagonistas más habituales de esa clase de fraude fueron los responsables y tripulantes de embarcaciones portuguesas, sobre todo durante las épocas de desabastecimiento provocadas por las guerras internacionales y como forma de sustituir al tráfico que desembocaba en la antigua Colonia del Sacramento, una vez que la misma fuera reintegrada a los españoles. Entre 1781 y 1784, a raíz del conflicto anglo-hispánico iniciado en 1779, ingresaron 43 naves de esa bandera por el régimen que se solía llamar de *arribadas maliciosas*. Todas ellas habían partido desde la Bahía de Todos los Santos o de Río de Janeiro, con supuesto destino en Río Grande de San Pedro o Santa Catalina. La explicación para sus desvíos a Montevideo se repetía curiosamente: vientos contrarios o violentos temporales habían impedido su prevista entrada en la barra del Río Grande que, es cierto, ofrecía dificultades para ser remontada por buques de mayor calado casi hasta finales del siglo XIX. Se agregaba habitualmente que se las había arrastrado hacia el Sur, en cuyo periplo les faltaban puntualmente los víveres o las aguadas, se inundaba la cubierta, se averiaba la bomba o el velamen, por lo que no les quedaba otro remedio que dirigirse al Río de la Plata. Resulta extraño que ninguna de ellas ingresara en Maldonado, el primer puerto del estuario, donde hubiesen encontrado

provisiones, carpinteros y materiales para resolver sus apremios, aunque no un mercado tan apetecible. Si bien la solución de los inconvenientes invocados por los arribados no requería en ningún caso más de una semana, ninguna de las naves permaneció en Montevideo por menos de un mes. Un nuevo elemento comprometedor consistió en descubrir – a través de documentación incautada por comprarse ilícitos – intenciones expresas de vender los cargamentos en el puerto al que supuestamente habían sido desviados y no en los de sus destinos declarados. Por un lado aparecieron ambigüedades del tipo de decirse simplemente “el puerto de su destino” o “Río Grande de San Pedro u otro cualesquier puerto”. Más específicamente, en otro caso se mencionaba a algún agente radicado en la propia Montevideo. “En el Janeiro sabían por revelación que iban a arribar (...) convengamos de buena fe en que cuando salieron de allí era público que venían para aquí”, deducía un jefe de la represión.

### **Cuatro fases de actividad corsaria**

El *corso*, muchas veces confundido con la piratería, suele ser definido como la empresa naval ofensiva de particulares contra enemigos de un Estado que los autoriza oficialmente y ejerce control sobre sus acciones. En el Río de la Plata se practicó sobre todo el de *represalia*, opuesto al de *presa*, distinguiéndose al primero como el derecho para tomar en prenda y seguridad unas cosas en compensación de otras ya ocupadas por el adversario. Particularmente en Montevideo se observó también un tipo defensivo en que las embarcaciones mercantes se armaban con la finalidad de sortear las amenazas de los corsarios ingleses, constituyendo la categoría de *corso y mercancía*. Del mismo modo que un riesgo de vida, esas operaciones permitían aspirar a la obtención de rápidas ganancias, pues el beneficio líquido se repartía entre los participantes, según sus inversiones, rangos y méritos.

Entre 1797 y 1806 el *corso* marítimo adquirió creciente importancia en Montevideo, con notorio beneficio para la plaza. Varios de sus mercaderes asumieron una participación creciente, que los transformó de espectadores de acciones ajenas en organizadores directos de la actividad. Esta última fórmula demoraría en llegar, pues lo que primeramente se advirtió fue el resultado de campañas llevadas a cabo en los mares vecinos por marinos franceses. Lo acontecido a partir de 1797 fue nuevo, pues casi no existían antecedentes similares de la práctica sistemática de esa actividad en la zona, al margen de pequeñas naves armadas por el propio Estado para combatir el contrabando. Durante las dos guerras inmediatamente anteriores a la de 1796 existió

por lo menos el estímulo oficial para que renaciera a cargo de particulares, pero no se pueden localizar fácilmente ejemplos de su concreción. Diferente sucedió en julio de 1798, cuando se observó inmediata respuesta montevideana al ofrecimiento de patentes de *corso* y *mercancía*.

Sin embargo la iniciativa de las acciones más importantes del comienzo correspondió a experimentados marinos franceses, escuela y recurso humano idóneo para la elite mercantil de la orilla norte. Amparados en la alianza de ambos estados, unos tomaron por corto tiempo a la terminal como base de operaciones y otros se asociaron luego con armadores locales para mutuo beneficio. Fue un asunto básicamente económico, donde poco parecen haber pesado el republicanismo, los desmanes o la mala educación criticada entonces a los corsarios galos. El protagonismo lo tuvieron dos buques de esa bandera que iniciaron sus campañas locales en la terminal platense y capturaron varias naves, preferentemente portuguesas, en las costas brasileñas.

*La Republicana* había sido equipada por una compañía particular con sede en Dunquerque. Se trataba de una fragata de 580 toneladas, con 28 cañones y 281 hombres de tripulación, cedida sin término por la propia Armada de su país. *El Gran Bonaparte* navegaba con patente de corso expedida en París y disponía de un centenar de tripulantes y 22 cañones.

Los responsables de ambos buques fueron bien recibidos por las autoridades españolas que, en principio, aprobaron el ingreso y también la comercialización de sus capturas. La descarga y la posterior venta eran hechas por lo general con celeridad en la propia plaza montevideana, a pesar de acumularse varias denuncias de ilegalidades y también de repetidos desórdenes promovidos por las tripulaciones.

Poco después los marinos fueron sorprendidos por un cambio de actitud de las jerarquías rioplatenses, que prohibieron la venta de más presas y cargamentos, obligándoles a marcharse de inmediato. Sin embargo, poco después llegó una nueva nave apresada por corsarios franceses a un marino portugués, en las costas de Guinea, permitiéndosele negociar el cargamento y también el buque. La mayor parte del botín generado se componía de zumacas y bergantines portugueses, subastados en Montevideo.

La participación directa de comerciantes rioplatenses se demoró hasta comienzos del siglo siguiente. El otorgamiento de facilidades formales comenzó a publicitarse el mismo año que se puso fin a la aventura francesa, cuando la corona decidió favorecer la intervención de armadores españoles, mediante un aditivo a la Ordenanza de Corso de 1796. Se les liberó del pago de derechos a la Real Hacienda, fue eximido de cuarentena todo buque apresado que no proviniera de zonas

de riesgo y se dispusieron premios por las capturas. Posteriormente se confirmaron por separado esos beneficios y se diseñó una escala de recompensas por la toma de artillería a los enemigos.

En 1801 se observaría el mayor compromiso de un grupo de comerciantes locales, convertidos circunstancialmente en capitalistas corsarios asociados, que alcanzaron a armar cinco embarcaciones. Fueron fundamentales varios ciudadanos originarios de Burdeos, que aportaron protagonismo logístico, dirección e impusieron su *modelo* para solventar los gastos en forma cooperativa. Resultó decisivo en esa campaña el concurso de *El Valiente*, una fragata de 700 toneladas que formalmente pertenecía a una casa comercial de esa ciudad, de donde había partido hacia los mares de la India, con un centenar de tripulantes. Su arribo en Montevideo, por padecer o simular distintas averías, fue seguido por el intento de hacer presas en la zona, al amparo de la breve guerra hispano-portuguesa que tenía lugar por entonces. La respuesta negativa del virrey dejó abierta la posibilidad de “combinar sus fuerzas con otras españolas”. Resultó de ello la asociación de una treintena de mercaderes locales y un grupo innominado de armadores europeos representados por el capitán, que aportaron dos partes iguales de 45.000 pesos, constituidos en el capital del emprendimiento, que enseguida se hizo a la mar con 220 hombres a bordo. Su campaña sería exitosa y los emprendedores bordeleses lo considerarían un “brillante crucero”, que produjo utilidades cercanas a los 300.000 pesos. El ejemplo francés cooperativo fue seguido también por mercaderes locales en otros armamentos independientes.

En 1805 se asistiría a nuevas oportunidades en esa materia, con una etapa de *curso nacional*, en que se advirtieron más diferencias que semejanzas con las etapas anteriores. Aparentemente cesó la práctica del *modelo Burdeos* cooperativo para la financiación, asumida en forma casi individualizada por parte de algunos ex-accionistas de 1801. El nacionalismo estuvo significado por las banderas españolas que flamearon en ambos cruceros y la ausencia de armadores franceses, reduciéndose la participación de ciudadanos de esa nación al desempeño de tareas profesionales.

Las corbetas *El Dromedario* (a) *La Reina Luisa* y *Dolores* (a) *La Reparadora* constituyeron el centro de las acciones emprendidas. Armadas por comerciantes locales, fueron comandadas por oficiales franceses que también alistaron “gente de mar” del mismo origen. En las costas africanas, conocidas ampliamente por ambos comandantes, capturaron una decena de presas británicas – fragatas o bergantines de 300 a 500 toneladas – con más de un millar de esclavos. En las subastas de los buques tomados por la segunda, que tuvieron lugar en

1806, compraron distintos comerciantes de Montevideo, inclusive los propios interesados en la empresa.

Equipar naves grandes como eran esas exigió una inversión considerable. Además de afianzarla ante la Real Hacienda por 60.000 reales de plata, como determinaba la Ordenanza de Corso, la firma interesada debió dotar a la corbeta *Dolores* con 300 tripulantes y víveres para seis meses. El armador declarado de la *Dromedario* ilustraría sobre la contrapartida de tales inversiones: recibiría y vendería las presas que le fueran consignadas, a cambio de la misma comisión de cinco por ciento fijada al capitán en la primera embarcación. Deducidos todos los gastos, le corresponderían dos terceras partes del beneficio líquido, mientras el resto sería prorrateado entre oficialidad y tripulantes, según sus responsabilidades. La misma proporción del tercio de utilidades se aplicó al personal embarcado en el otro buque, de cuyo producido total tocarían al comandante 12 partes, al segundo 10, a los oficiales ocho y así continuaba decreciendo.

La generación de múltiples empleos a término, con la posibilidad de ser bien y prontamente remunerados, fue el reflejo más amplio del papel redistribuidor del fenómeno corsario en las etapas descritas. A su vez distintos comerciantes lograron capitalizarse por esa vía, a través de su participación directa, de la trabazón de nuevas conexiones comerciales ultramarinas, de los abastecedores de la Marina que extendieron automáticamente su servicio a los corsarios, por los demás consumos de esos emprendedores y sobre todo por la continuada oferta de embarcaciones a bajo precio y en aptitud de navegar. Esas dos precondiciones resultaron fundamentales, en un momento formativo muy especial de las flotas rioplatenses.

En su fase terminal tendría lugar la última aventura corsaria en la ciudad-puerto, con características de completa humildad y menor repercusión. Los que se conocieron como “piratas de Montevideo” – por los excesos cometidos por algunos de ellos – fueron particulares a los cuales se extendió la operativa realizada por las embarcaciones del Estado, en cumplimiento del bloqueo sobre Buenos Aires, originándose acciones más modestas y localizadas que sus precedentes. En la última guerra corsaria colonial pueden distinguirse al menos dos fases, coincidentes con los períodos de enfrentamiento sostenidos entre ambas ciudades. Por medio de sucesivos decretos de 1812 y 1813, las autoridades españolas locales determinaron que serían *buenas presas* todas las naves habilitadas con patentes bonaerenses o que se dirigieran hacia alguno de los puertos del dominio de los sublevados.

El radio de acción de esos nuevos corsarios se redujo a “los distintos brazos del Río de la Plata”, delimitación referida por un

participante en tales campañas a una parte mínima del estuario y, sobre todo, al litoral interior. Atacaron generalmente pequeñas embarcaciones rivales que buscaban aprovisionarse de leña, sebo u otras producciones destinadas en muchos casos a aprovisionar buques extranjeros amarrados en el muelle bonaerense. Utilizaron balandras, chalupas y otros pequeños bajeles pertenecientes al llamado *tráfico costanero*, acordes con el tamaño de sus eventuales presas. Estuvieron ausentes los emprendedores que habían tenido protagonismo en las actividades corsarias anteriores, al igual que el sector de importadores y exportadores beneficiados por esos negocios por ejemplo en 1801 y 1805. Por el contrario, aportaron capitales, personal y embarcaciones más bien los integrantes del comercio minorista y del mencionado tránsito, muchos de los cuales compartían el conocimiento del escenario geográfico y sus expectativas de poca monta, fácilmente despreciables por los más encumbrados. El aparato material de esas naves fue diverso. En un crucero cumplido en régimen de *corso y mercancía*, cierta balandra fue armada por 16 hombres y cuatro cañones, mientras que en su segunda salida alistó a 48 tripulantes, cuatro cañones, 40 fusiles, 18 pistolas, 20 sables y 15 chuzas. A veces los armamentos fueron proporcionados por las autoridades, a cambio de las garantías necesarias que comprendían la comprobación de la solidez de los buques respecto del peso de su artillería. La modestia de las presas y su comercialización generalmente por pocos cientos de pesos – en caso de hallar compradores – subrayan la diferencia de circunstancias con las anteriores guerras corsarias. Al igual que aquellas otras instancias, en esa se despertaron al menos algunas expectativas laborales, más apreciadas por el peso de las dificultades del momento. La delicada situación que se vivía en la plaza volcó hacia esas campañas a muchos desocupados, incluidos algunos inmigrantes recientes.

### **Buenos negocios a la vuelta de las invasiones**

La ocupación militar motivada por cuestiones mercantiles, entre febrero y setiembre de 1807, descargó sobre Montevideo el embate de la fuerza británica, pero también dejó secuelas favorables en su cuerpo económico, dentro de cuyas filas nada iba a permanecer igual. Para su comercio, lo mismo que para el bonaerense, representaría la última oportunidad de obtener rápidas ganancias, aunque también les generó dificultades y pérdidas. Junto con los invasores habían ingresado 66 barcos mercantes ingleses, cuyo número se incrementaría después, sobre todo por la enorme avidez de nuevos mercados a que los obligaba el cierre de los puertos europeos, por la guerra contra la Francia

napoleónica. La mayor parte de un millón largo de libras en mercancías ingresarían en Montevideo, pues la inmediata recuperación de Buenos Aires por las armas locales impediría su llegada hasta allí. Alrededor de 2.000 comerciantes británicos se incorporaron al pequeño enclave, para darle un desusado dinamismo, mientras que en los últimos dos meses deberían montar un verdadero *baratillo*, por tratarse del plazo otorgado a los europeos para la evacuación consiguiente a la derrota militar. Los mercaderes de ambas orillas compraron barato las mercancías que la imprevista retirada obligaba a negociar de la forma que se pudiera, a la vez que fueron autorizados a venderles productos del país, “a plata y no a cambio de géneros”.

### **Un balance positivo**

En lo expuesto pueden advertirse dos fases opuestas, una de acumulación y otra de desacumulación, con un eje determinado por el señoreamiento del poder británico en la región. Pese al desgraciado final, el residuo de la suma de oportunidades que se han reseñado resulta favorable a los intereses montevidianos. La etapa pródiga en expectativas – también en sobresaltos – que finalizó con la partida de los invasores permitió construir una ciudad portuaria, con capacidad para disputar con ventajas el liderazgo portuario rioplatense. Prácticamente no hubo ocasión favorable que no fuese aprovechada de algún modo para capitalizar y crear dinamismo en la plaza durante todo ese período. Pero esa segunda y definitiva implantación británica en la región, sumada a la derrota en la partida política con Buenos Aires, conducirían a la extinción momentánea de la otrora expectante colectividad.

Además de esas comprobaciones, la exposición que estamos cerrando ha debido transitar una óptica regional, con centralidad evidente del enclave bonaerense, pero también pretendiendo ser la mirada del vecino platense hacia el vecino Río Grande. En ese esquema, es posible hallarse con una relación fluida en el período considerado, que mezcla comercio legal y clandestino, suficiencia y necesidad. Lo portugués-americano, lo brasileño, acompaña toda la historia montevidiana en el período. La propia fundación es una consecuencia de hechos militares y económicos promovidos por ese poder y, casualmente, el último tramo de vida colonial – la agonía – también se vincula estrechamente con él, a través del enclave riograndense.

