



Jornadas Internacionales
INDEPENDENCIA, HISTORIA Y MEMORIA
Hacia una reflexión sobre los procesos revolucionarios en Iberoamérica
San Miguel de Tucumán, 20 al 22 de agosto de 2009

INDEPENDENCIA,
HISTORIA y
MEMORIA
Hacia una reflexión sobre
los procesos revolucionarios
en Iberoamérica

Mesa 4: Economía y sociedad en el proceso revolucionario.
Coordinadoras: Beatriz Bragoni (UNCuyo - CONICET) / Paula Parolo (UNT- CONICET)

¿A panza llena corazón contento? La economía rioplatense, el estado llano y general del pueblo y la adhesión a la revolución

Fernando Jumar*
María Emilia Sandrín[□]

1. Presentación

El objetivo de este ensayo es presentar algunas preguntas e hipótesis relacionadas con las posibles relaciones entre el entorno económico y la adhesión que manifestaron los sectores subalternos a las opciones políticas retenidas por las elites urbanas en el Río de la Plata ante la crisis que localmente se desata desde la invasión inglesa en 1806 y de modo general desde 1808.

Como es sabido, las explicaciones más arraigadas en torno a los ecos locales de la crisis general de la Monarquía derivan de las necesidades de quienes estaban tratando de dar forma a los Estados-nación hispanoamericanos en el siglo XIX y, por tanto, de quienes diseñaron los primeros trazos del entramado ideológico necesario para crear el sentimiento de pertenencia que posibilitara la dominación del sector social al cual pertenecían y/o representaban.

* Fernando Jumar (fjumar@gmail.com). Profesor en Historia (Universidad Nacional de La Plata, UNLP, Argentina). Doctor en Historia (EHESS, Francia). Docente e investigador en la UNLP y en la Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTreF). Investigador adjunto del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, CONICET. Campo de investigación: estructura socio-económica del Río de la Plata durante el Antiguo Régimen.

□ María Emilia Sandrín (mariaemiliasandrin@gmail.com) Profesora en Historia (UNLP). Docente e investigadora en la UNLP. En instancia de presentar tesis de maestría en la UNTreF, doctoranda de la UNLP y becaria doctoral de CONICET. Tema de investigación "La participación económica de los sectores sociales medios y bajos en la economía del complejo portuario rioplatense en el largo siglo XVIII (1680-1820)".

No nos interesa sobremanera la celebración o conmemoración del nacimiento de la Patria, pero agradecemos el estímulo que una cosa u otra supone a las investigaciones sobre el período y las problemáticas de nuestro interés. A diferencia de la mayor parte de los colegas interesados en la crisis de inicios del siglo XIX, nosotros la miramos *desde atrás*. La década de 1810 no es para nosotros el inicio del proceso que nos interesa comprender, sino su final. Es decir, no nos interesa ahora la ‘historia argentina’, la ‘uruguaya’ o los problemas asociados a la formación de los Estados-nación que finalmente emergerán de los que habían sido los dominios americanos de la Monarquía española. Nos interesa el estudio del Antiguo Régimen en esa Monarquía en general y en el espacio peruano en particular. De hecho, la pregunta que vincula nuestras investigaciones con las relacionadas con la independencia y la formación de los estados-nación en Hispanoamérica es *¿qué fue del espacio peruano?*

Ciertamente, sabemos que entre 1806 y 1824 se da la crisis del Antiguo Régimen que culmina con la desvinculación de la mayor parte de Hispanoamérica de la Corona de Castilla (devenida ínterin en Corona de España) y dentro de ese proceso pensamos que podemos aportar datos útiles y, tal vez, ideas válidas en torno a una de las cuestiones que suelen retener la atención de los historiadores.

Sea lo que sea que haya pasado entre 1808 y 1810, desde 1810 se formaron ejércitos que rápidamente se vieron envueltos en una verdadera maraña de guerras. Por un lado se distingue una guerra contra la Corona y sus aliados en Hispanoamérica, tanto fueren inmigrantes de los reinos extra-americanos de la Monarquía española, sus hijos y descendientes así como grupos pertenecientes a los pueblos originarios del continente. Por otro lado, una guerra entre sociedades hispanoamericanas, que se entrecruza y entremezcla con la anterior.

Una de las tantas preguntas que generan esas guerras, y la que nos atrajo, es por qué las diversas poblaciones adhirieron al esfuerzo de guerra, tanto con el aporte en vidas, como en bienes y sacrificios que supone para la mayoría de la población el que los sectores dominantes no encuentren un modo no-violento de resolver sus conflictos. Y ello resulta más curioso al concentrar la mirada en el Río de la Plata, en donde se ve que en las dos ciudades principales, Buenos Aires y Montevideo, las respectivas elites lograron arrastrar a sus respectivos sectores subalternos en esfuerzos de direcciones opuestas. Tal vez la buena pregunta sería por qué iba a ser de otro modo, visto que una de las lecciones de la Historia es que, desde que tenemos datos, una minoría o conjuntos

reducidos de minorías dominan una amplia mayoría y que lo que varía son los mecanismos a través de los cuales se lo logra. De modo que, reformulada, la pregunta que nos atrae es cuáles pueden haber sido los motivos de los sectores dominantes en el Río de la Plata que explican las posturas tomadas ante la crisis, a través de qué mecanismos lograron que el estado llano y general de la sociedad bajo su control adhiriera a sus objetivos divergentes, por qué ese estado llano aceptó y si en esa adhesión puede haber habido algún tipo de motivaciones propias.

A priori, pensamos que en el Río de la Plata se pudo haber dado una de esas confluencias de intereses traducidos en acciones y que son el resultado de lecturas de la realidad en función de objetivos sectoriales y de la posesión por cada uno de esos sectores de diversa y diversamente incompleta información sobre esa realidad. Pensamos que es posible que, si se estaban dando ciertas condiciones en la economía local, la “chusma del río” puede haber procesado en función de objetivos propios y de corto plazo el discurso de las elites de cada ciudad y haya no sólo aceptado disciplinadamente (lo que no tendría nada de raro) sino adherido entusiastamente a las propuestas que se les hacían.

Entendemos que las tensiones acumuladas entre las elites de Buenos Aires y de Montevideo desde el último cuarto del siglo XVIII se tradujeron en opciones políticas de signo contrario ante la crisis de legitimidad que se abre en 1808.¹ Si bien en un primer momento los montevidianos optan por formar una junta similar a las que se formaron en los reinos peninsulares y como modo de oponerse al poder que se estaba asentando en Buenos Aires, desde 1809 deciden adherir al sistema de poder que se había formado en la Península en nombre de la casa real destronada pero con objetivos propios. En 1810, mientras Montevideo se transforma en el bastión de quienes adhieren a las políticas de los liberales peninsulares² y de cualquier otra opción que significase oponerse al poder porteño, la elite de Buenos Aires emprende a tientas el camino que

¹ Un elemento a tener en cuenta es que la elite de Montevideo no controlaba la Banda Oriental sino un territorio de unos 70 km en derredor de la ciudad. El resto estaba bajo la jurisdicción del cabildo de Buenos Aires. El dato no es de menor importancia a la hora de formular explicaciones en torno a las reacciones de los poderosos de la campaña oriental (y en cómo arrastraron al respectivo sector subalterno) ante la crisis de 1808-1810: la campaña oriental siguió las decisiones tomadas en el cabildo porteño. Que luego hayan aparecido proyectos políticos diferentes no implica una temprana disputa entre “uruguayos” y “argentinos” sino una disputa interna de la elite porteña de la cual Artigas se siente parte.

² En relación con América, culminar el proceso iniciado por los Borbones tendientes a transformarla en un conjunto de colonias entendido en tanto que mercado cautivo y fuente parasitaria de renta.

culminará en una revolución de independencia y la formación de una nueva organización política y territorial sometida a ella, claramente visible desde 1812-1814, sobre todo tras la Restauración, cuando fracasen los intentos de reincorporación negociando las condiciones de la sujeción. Si en algo estaba de acuerdo Fernando VII con quienes usurparon el trono en su nombre entre 1808 y 1814 era en que había que terminar con las veleidades autonomistas americanas dentro de un pacto de sujeción.

En tal contexto, necesariamente simplificado aquí, lo que nos interesa señalar es que se observa que ambas elites urbanas lograron que la sociedad que cada una dominaba la siguiese en el camino emprendido y de modo duradero. Por qué.

2. La economía rioplatense a comienzos del siglo XIX

La economía de la región rioplatense durante el Antiguo Régimen parece escapar a las condiciones generales, tanto europeas como americanas. Inclusive, sorprende notar la existencia de una relativa prosperidad, aún para los sectores menos favorecidos de su sociedad.³ No se tienen datos acerca de la presencia del nefasto ciclo carestía-hambruna-epidemia o de cualquier otra coyuntura negativa que desembocara en los “típicos” motines del hambre o revueltas campesinas. Ciertamente, y en función de los datos disponibles sobre las condiciones de vida en otros lugares⁴, la vida era bella en el Río de la Plata y seguramente por ello tantos migrantes –procedentes de tierras americanas⁵ y europeas⁶- se radicaron allí. Para la época, no tener ni hambre ni frío y disponer de altos márgenes de libertad (siempre en comparación con otros lugares) debe haber hecho casi olvidar las maldiciones de Dios para con sus criaturas contenidas en el libro del Génesis⁷. No había que sudar tanto para poder comer en el Río de la Plata.

³ Por ejemplo José Argote, uno de los 8 carpinteros que trabajó en la reparación de las fragatas-correo en Montevideo en 1771, y de los 31 de 1772, percibió 20 y 22 pesos respectivamente por reparaciones que le llevaron 8 y 9 días de labor; si Argote alquilaba el cuarto en que vivía, con el 60% de lo obtenido en 8 días de trabajo habría cubierto el alquiler de 1771. Fernando Jumar et al, 2006, pp. 249-250.

⁴ Por mencionar un solo ejemplo: ¿quiénes trabajaban en las minas de Almadén? Mitayos por allí no había, esclavos tampoco. Españoles tan españoles como nuestros rioplatenses, pero que la pasaban infinitamente peor que el más desgraciado porteño o montevidiano. Ver: Rafael Dobado González, 2003.

⁵ Entre otros estudios abordan las migraciones internas Judith Farberman, 2007; Marisa Díaz, 1998.

⁶ Entre otros estudios abordan las migraciones europeas Nadia De Cristóforis, 2007; Emir Reitano, 2004; Marcela Tejerina, 2004; Mariana Pérez, 2001.

⁷ “[17] Y dijo al hombre: «Porque hiciste caso a tu mujer y comiste del árbol que yo te prohibí, maldito sea el suelo por tu culpa. Con fatiga sacarás de él tu alimento todos los días de tu vida. [18] El te producirá cardos y espinas y comerás la hierba del campo. [19] Ganarás el pan con el sudor de tu frente,

Estudios dedicados para el siglo XVII permiten inferir esa realidad⁸ cuando no la proponen directamente⁹. Lo mismo sucede para un propuesto “largo” siglo XVIII local (1680-1820).¹⁰

Ello fue posible ya que la región pudo dar respuesta de modo exitoso a una serie de demandas derivadas de la progresiva constitución de un complejo portuario con asiento en la región, que también era una zona de conflicto de intereses entre los europeos, lo que a su vez originaba otra serie de demandas –vinculadas al abastecimiento militar- a las que se sumaban, también, las relacionadas con la exploración y eventual conquista de las tierras dominadas por los pueblos originarios (en la Pampa y las costas patagónicas) y de las islas del Atlántico sur.

Un complejo portuario exige para su misma existencia que pueda proveer de modo exitoso una amplia gama de bienes y servicios necesarios para el mantenimiento de las embarcaciones que lo visitan y de sus tripulaciones, tanto durante sus estadas como para sus viajes de regreso. Todo ello supone un importante estímulo para la economía local y colabora con la generación de articulaciones espaciales hacia el traspaís (*hinterland*).¹¹ La misma existencia del sostenido y creciente tráfico ultramarino, y el progresivo enriquecimiento del *foreland* o antepaís (tanto legal como ilegal) muestran que la región sobre la que se asentaba el complejo portuario rioplatense y su traspaís pudieron responder a las demandas.

Además, como se adelantó, ese complejo portuario se asentaba sobre una región que era una frontera conflictiva y en expansión. Conflictiva con los portugueses¹² y con

hasta que vuelvas a la tierra, de donde fuiste sacado. ¡Porque eres polvo y al polvo volverás!» La Biblia, Gen. 3:17-19.

⁸ Alice Piffer Canabrava, [1944]1984; Jorge Gelman, 1983, 1985, 1987. Zacarías Moutoukias, [1983]1988. Eduardo Saguier, s/f.

⁹ Rodolfo E. González Lebrero, 2002.

¹⁰ Arturo Ariel Bentancur, 1995, 1996, 1997-1998, 2004; Fernando Jumar, 1988, 2000[2002], Fernando Jumar e Isabel Paredes, 2008; Fernando Jumar et al., 2006; María Emilia Sandrín, [2007]2008a, 2008b, 2009a, 2009b, 2009c.

¹¹ Fernando Jumar et al., 2006.

¹² Son de sobra conocidas las idas y venidas de Colonia del Sacramento entre portugueses y castellanos. Un poco menos de atención se presta a los conflictos en el Río Grande de San Pedro (hoy Río Grande do Sul) desde 1737. Para un análisis de la bibliografía en torno al tema hasta el año 2000 ver: Fernando Jumar, [2006]2008. Para una síntesis de la historia de Colonia del Sacramento dentro del complejo portuario rioplatense, ver: Fernando Jumar, 2004.

los pueblos originarios insumisos¹³. En expansión hacia las islas del Atlántico sur¹⁴, las costas patagónicas y hasta donde se pudiera sobre la Pampa. Todo ello se traduce, en cuanto interesa aquí, en demandas relacionadas con la provisión de bienes y servicios para las tropas asentadas y en tránsito, para las campañas militares, para las obras de fortificación de Montevideo, para las expediciones a las islas y a las costas patagónicas, para llevar provisiones –producidas en buena medida en el Río de la Plata– a los asentamiento de Malvinas y Carmen de Patagones, y para las varias comisiones demarcadoras de límites¹⁵.

Diversas fuentes¹⁶ y la ausencia de otras¹⁷ muestran que tales demandas fueron satisfechas. En síntesis, parecen ser posibles las hipótesis más optimistas en torno a la capacidad productiva del mundo rural, tanto en lo que respecta a alimentos como bienes exportables, a la vez que es necesario incorporar efectivamente en nuestros cálculos un importante sector dedicado a la transformación de alimentos, su acondicionamiento y transporte, lo mismo que otros servicios relacionados con las actividades mencionadas hasta aquí y sin olvidar todos los oficios requeridos por el complejo portuario rioplatense, prostitución incluida. Además, al analizarse las articulaciones espaciales entre el complejo portuario rioplatense y los mercados americanos, no hay que pensar ya solamente en los bienes transados que revelan el comercio ultramarino, sino además en cómo todas las demandas señaladas también dinamizaban las economías campesinas¹⁸ y la producción artesanal¹⁹ de muy diversos espacios regionales.

¹³ No hemos encontrado bibliografía que tenga entre sus objetivos establecer un listado de malones y malocas y, en el caso de estas últimas, la cantidad de individuos involucrados (lo que permitiría hacer cálculos sobre la demanda que representaría su aprovisionamiento, por ejemplo). Referencias dispersas en la bibliografía dedicada al Río de la Plata durante el Antiguo Régimen permiten saber que existieron en relativa abundancia mientras elaboramos el listado que necesitamos.

¹⁴ No sólo hay que pensar en las demandas generadas por las expediciones de “descubrimiento” o para reclamar ante derechos supuestamente usurpados por franceses o ingleses, sino además las dos o tres expediciones anuales enviadas para reaprovisionar los destacamentos asentados en Malvinas. En este último caso, la economía se ve estimulada no sólo por lo necesario para el viaje, sino por lo que se llevaba para dejar.

¹⁵ Dispersos entre los fondos de la sala IX y la sala XIII del Archivo General de la Nación (Argentina) se encuentran los papeles relacionados con las comisiones demarcadoras de límites. Entre ellos nos han llamado la atención los libros de gastos, que aunque aún no los hemos procesado, parecen ser de consideración y ofrecen la misma riqueza de datos que los ya trabajados por María Emilia Sandrín en relación con el sitio de Colonia del Sacramento de 1735-1737.

¹⁶ Contabilidades privadas y de la Real Hacienda, por mencionar solo dos.

¹⁷ Quejas o reclamos por falta de provisiones para las tripulaciones de los navíos, por ejemplo.

¹⁸ Un solo ejemplo. Una de las tantas operaciones de mantenimiento que se realizaban en los navíos era la “ahumada”, que consistía en quemar una mezcla de azufre y ají con el fin de ahuyentar las ratas del barco.

Entonces, reducir la historia económica de la región del Río de la Plata a su condición de *puerta trasera* del complejo minero altoperuano o a su capacidad exportadora de derivados bovinos puede tener como consecuencia que se pierdan de vista elementos de suma importancia para elaborar propuestas explicativas sobre las condiciones de vida de la población local o su nivel de satisfacción en relación con el contexto institucional en el que estaba inserta. Esto último se puede relacionar con los interrogantes acerca de las motivaciones que podrían haber tenido los habitantes del Río de la Plata para tomar posturas ante la crisis política que se desató a nivel local en 1806 y general en 1808.

Sin embargo, durante el período virreinal -y como lo fue antes y como lo será después- el eje de la economía rioplatense pasa por la navegación atlántica que es lo que permite todo lo demás y que es lo que quedará cuando se quiebren las articulaciones regionales de tiempos del rey, consagradas desde 1820 y anunciadas desde el estallido mismo del Virreinato del Río de la Plata en 1810. Lamentablemente sólo existen por ahora trabajos que brindan datos parciales sobre la circulación ultramarina del complejo portuario rioplatense en el período virreinal.²⁰ No se sabe cuántos barcos entraron y cuántos salieron, su procedencia y destino, bienes transados, composición de las cargas de retorno, en qué proporción estas se repartían entre la Real Hacienda y los particulares y estos quiénes eran. De modo que todas las explicaciones en donde el comercio ultramarino ocupe un lugar central tienen un alto grado de especulación o de apoyatura en fuentes cualitativas con los consabidos riesgos que ello tiene.

No sabemos aún cuanto ají se requería por barco ni establecimos cuántas veces se realizaba la operación en promedio por embarcación; pero sospechamos que una hipotética producción local no podía ser suficiente (dada la gran cantidad de barcos) y que seguramente ese era el mercado de buena parte del ají producido en Catamarca y La Rioja espacios situados al noroeste del Río de la Plata tierras adentro.

¹⁹ Muy probablemente las actividades relacionadas con la navegación y el acondicionamiento de víveres para los viajes constituían el principal mercado de los tocuyos cochabambinos importados en el Río de la Plata.

²⁰ Los que merecen mayor consideración son los producidos por Hernán Asdrúbal Silva (1984a, 1984b, 1993, 1994, 1996-1999) y Arturo Ariel Bentancur (1995, 1996, 1997, 1998, 2004). Más allá de su gran valor, en lo esencial los trabajos citados no tienen un exhaustivo registro estadístico de las entradas o salidas a lo largo de todo el período virreinal ni se sabe de qué tipo de fuentes se obtuvieron los datos expuestos, a pesar de que ambos presentan un prolijo aparato erudito. Al no describirse las fuentes citadas no se puede saber si se trata de informes de funcionarios, de registros de navíos, de registros portuarios o de algún otro tipo de fuente seriada o con información seriable. Además, al no presentarse cuadros generales ni emitirse juicios sobre la parte del tráfico detectada, no es posible saber si los autores consideran que han recuperado los datos sobre toda o parte de la circulación. Aunque es cierto que en ninguno de los dos casos los objetivos respectivos de investigación exigen tales informaciones, nosotros no podemos menos que lamentar que no las brinden.

Podemos saber, sí, que con los cambios del último cuarto del siglo XVIII el *foreland* del complejo portuario rioplatense se ha diversificado y por lo tanto enriquecido. Más que nunca el Río de la Plata está abierto a los cuatro vientos. El cambio no se debe solamente a la legislación de liberalización relativa del tráfico emanada por los Borbones españoles, sino de la conjunción de factores que para esa época conforman el marco de la economía occidental en general y de la circulación mercantil ultramarina en particular. Como es sabido, la legislación diversifica los posibles puntos de contacto en los reinos peninsulares. Los avatares de las guerras ponen en suspenso la legislación “reformista” y genera otra que busca soluciones de emergencia en función de diversos objetivos, con lo que se abren rutas hacia amigos y neutrales o se permiten contactos directos con África. La supervivencia de los contactos con el mundo luso-brasileño más allá de la expulsión de Colonia del Sacramento no debe ser ignorada.²¹ También hay que incluir la ofensiva británica entre las alusiones que estamos realizando, evidentemente.

En síntesis, los negocios, por una vía u otra, no cesan y el Río de la Plata prosigue su camino ascendente mientras el mundo se hunde a su alrededor. El problema está en las modalidades que asumen las transacciones y a quiénes afectan o benefician. Un ejemplo entre otros. El contrabando de mercaderías no sirve a los intereses de los productores de cueros, ya que la modalidad bajo la cual se realiza el contrabando (intercambios furtivos, generalmente nocturnos) no permite que los navíos carguen cueros para constituir en parte la carga de retorno. Este ejemplo, a su vez, permite entender en parte las rivalidades entre comerciantes y hacendados y la presión de éstos últimos para que se abran los puertos a la navegación inglesa en 1809 ya que necesitan que los barcos puedan entrar a puerto para proceder a la forzosamente lenta e

²¹ Con los tratados de San Ildefonso (1777) y de Badajoz (1801) Portugal se resigna provisoriamente a perder la posesión de Colonia del Sacramento y sólo porque se les cede Río Grande. Sin embargo, el Río de la Plata no dejó de formar parte de las redes mercantiles lusas. Corcino Medeiros dos Santos en su estudio sobre Río de Janeiro y el Atlántico a fines del siglo XVIII sostiene que: “Para o Sul, a área tributaria do porto do Rio de Janeiro ultrapassava os limites da América portuguesa. Exportava para o Vice-Reino do Rio da Prata, através dos portos de Montevideu e Buenos Aires, açúcar, fumo, e reexportava negros africanos e grande variedade de artigos europeus. De lá recebia carnes, sebo, trigo, couros, chá [seguramente yerba mate], mineiros como cobre, estanho e prata amoadada ou em barras. Considerável parte do volume desse comércio era de contrabando. Entre os navios arribados no porto do Rio de Janeiro, figura um bom número que se dirigia ou regressava do Rio da Prata. De outro lado, os registros de entradas de embarcações apresentavam muitos de Montevideu e de Buenos Aires.” Corcino Medeiros dos Santos, 1993, pp. 52-53. También demuestran sobradamente la intensidad de estas conexiones durante el período virreinal los trabajos de Emir Reitano (2004) y Marcela Tejerina (2004).

inocultable carga de cueros²². El contrabando sí beneficia a los comerciantes importadores y redistribuidores, a los consumidores y a todos aquellos que de un modo u otro lucran con la presencia de barcos en el río, aún si, por la naturaleza de este tráfico, no requieran ni por asomo los mismos bienes y servicios que los barcos que circulan legalmente o logran algún tipo de legalización (arribadas forzosas maliciosas, por ejemplo).

Entrever prosperidad en un momento en que se suele ver crisis y recesión deriva en parte también de no confundir una crisis de las arcas reales, por el motivo que sea, con una crisis económica (no siempre es el caso), lo que a su vez deriva de confundir las rentas de la corona con la hacienda pública de un Estado-nación, que sí sirve para seguir los ritmos de la economía. Dicho de otro modo, que las cajas reales no tengan un real no impide que en el Río de la Plata la coyuntura sea favorable para la mayoría o para amplios sectores de la población²³.

Aún sabiendo que los datos disponibles sobre la circulación ultramarina en el complejo portuario rioplatense más allá de 1778 son incompletos, y por ello mismo, el hecho de que el movimiento naviero conocido entre 1792 y 1796²⁴ o entre 1808 y 1810²⁵ haya sido en cada uno de esos períodos similar, y tal vez mayor, al de los 99 años que van de 1680 a 1778 (conocidos con mayor precisión),²⁶ alcanza para permitir la formulación de las hipótesis más optimistas.

²² Puede haber algo de fraude dentro del comercio de cueros (cargar más unidades de las declaradas) pero no total ocultación. Completar la carga de un navío con cueros (entre 30 y 50.000) requiere muchos viajes en botes y lanchas, operaciones de carga y descarga, de estiba y de romaneaje que difícilmente podrían ser ocultadas y que exigen que el navío esté legalmente ingresado a alguno de los apostaderos del complejo portuario rioplatense.

²³ El ejemplo más claro de esto es el decreto del 6 noviembre de 1809, por el cual el virrey Cisneros legalizó el comercio con los ingleses. Se puede pensar que el virrey reconoce mediante ese acto el fracaso, en cuanto se refiere al Río de la Plata, de las políticas borbónicas tendientes a convertir en colonias a los territorios americanos. El río estaba lleno de barcos, algo había que hacer para que la Corona percibiese al menos algunos impuestos.

²⁴ Según Hernán Asdrúbal Silva, 1993, entre 1789 y 1799 (sin datos para 1797) entraron 472 embarcaciones y entre 1792 y 1796 salieron 243.

²⁵ Según datos de Arturo Ariel Bentancur, 1997, las entradas suman 284 embarcaciones y las salidas 276.

²⁶ Según datos de Fernando Jumar ([2000]2002), entraron los puertos españoles unas 400 embarcaciones, llegadas por dentro del circuito español (navíos mercantes, del servicio del rey y avisos o correos), el circuito francés (legal –por el asiento- e ilegal) y el británico (South Sea Company). No cuenta con datos de igual calidad para la navegación portuguesa, pero algunos cálculos que realiza proponen el ingreso en Colonia del Sacramento de unas 20 embarcaciones de porte pequeño y mediando en los años tranquilos del tráfico, que fueron pocos.

En cuanto interesa ahora toda esa circulación supuso un estímulo cierto a la economía regional que no estamos manejando como una de las variables a considerar al buscar explicaciones a las respuestas dadas a la crisis que culmina con el desmembramiento de la Monarquía española.

En términos concretos, ¿qué quiere decir esto? Que se repite para estos años lo descrito y calculado en otro trabajo para el período 1680-1778 con proyecciones hasta 1802.²⁷

En cuanto nos interesa, eso quiere decir que calafates, lancheros, productores de víveres y demás habitantes de la región seguían teniendo trabajo y en abundancia. Sólo hay que pensar en la cantidad de bizcocho o pan del marino que hubo que producir para alimentar a los soldados y marinos que llegaron y se fueron a bordo de los navíos ingleses, militares y mercantes, de los años 1806 y 1807²⁸.

Un ejemplo más concreto. En 1791 se solicitaron al menos 127.720 raciones alimenticias para proveer 18 buques en sus viajes de regreso.²⁹ Del conjunto de bienes involucrados en tales raciones³⁰ y que ya fueron objeto de cálculos complejos para el período 1683-1778³¹, podemos presentar ahora un cálculo simple basado en el bizcocho, base de la dieta y bien que revela encadenamientos múltiples en la economía.³² Si consideramos que la ración diaria reglamentaria para las tripulaciones era de 18 onzas, las raciones solicitadas en 1791 para 18 navíos en total significan 2.298.960 onzas, lo

²⁷ Jumar et al., 2006. Entendemos que en el trabajo citado se demuestra que el impacto de la navegación ultramarina sobre la población local en el Río de la Plata fue altamente positivo generándose condiciones de vida materiales alejadas de la penuria para la mayoría de la población.

²⁸ El único dato disponible sobre el movimiento portuario del complejo portuario rioplatense indica que en 1807 zarparon 7 navíos españoles y 70 extranjeros. Hernán Asdrúbal Silva, 1993, **PAGINA**

²⁹ Arturo Ariel Bentancur, 1997, pág. 199 y citas 13 (p. 222) y 15 (p. 222). En 1800 fueron 160.000 las raciones solicitadas para una escuadra en tránsito (Ibidem, p. 199 y cita 16, p. 222).

³⁰ Ración diaria reglamentaria de los tripulantes de los navíos pertenecientes al servicio real: Domingo: Bizcocho 18 onzas/Vino 1 cuartillo y medio/Tocino 6 onzas/Minestra de garbanzos o arroz 2 onzas/Leña libra y media /Agua 1 azumbre/Sal 1 celemín para cada 1000 raciones. Lunes: Bizcochos ídem anterior/Vino ídem anterior/Minestra ídem anterior/Leña ídem anterior/Agua ídem anterior /Sal ídem anterior/Carne salada 8 onzas. Martes:/ídem en todo como el lunes. Miércoles/ídem anterior/Bacalao 5 onzas/Aceite 1 onza/Vinagre 1/6 de 1 cuartillo. Jueves: Idem en todo como el domingo. Viernes: Idem en todo como el miércoles. Sábado: Queso 6 onzas/Aceite ½ onza/Vinagre 1/6 de 1 cuartillo. AGN, IX-43-1-4, exp. 3.

³¹ Fernando Jumar et al., 2006.

³² Ver María Emilia Sandrín, [2007]2008a para un mayor detalle de los encadenamientos que la producción del bizcocho generaba en la economía. Ver María Emilia Sandrín 2009a para un mayor análisis de los proveedores de bizcochos identificados en el Sitio a Colonia del Sacramento (1735-1737), montos provistos, probables cadenas productivas y redes sociales puestas en juego para la producción, entre otros datos.

que arroja un total de 1.436,85 quintales³³ y un promedio por barco de 79,82 quintales.³⁴ No tenemos aún los datos sobre el conjunto del movimiento naviero de 1791. Hay propuestas al respecto para los años 1793-1796, aunque no se sabe cuan completos son y, como lo muestra la tabla 1, H. A. Silva y A. A. Bentancur no están de acuerdo sobre la cantidad de navíos entrados y salidos. Aún así, aplicando el promedio por barco obtenido más arriba a los totales de barcos salidos propuestos por los colegas mencionados tendríamos para el período 1793-1796 una demanda mínima de 14.527,24 quintales de bizcocho³⁵ y una máxima de 22.030,32 quintales.³⁶ La cantidad de trigo y de trabajo necesarias para producir tanto bizcocho por año, y además los bienes y trabajo necesario para ensacarlo o transportarlo, significaron estímulos considerables para la economía local³⁷.

Tabla 1. Entradas y salidas embarcaciones en el puerto de Montevideo

Años	Entradas		Salidas	
	Silva	Bentancur	Silva	Bentancur
1793	36	54	47	59
1794	56	78	48	78
1795	44	64	36	57
1796	73	88	51	82

Fuente: H. A. Silva, 1993, pp. 67 y70 y A. A. Bentancur, 1997, p. 247.

³³ Para facilitar la presentación de las cantidades se redujeron las cantidades de quintales-libras al sistema decimal a partir de la fórmula $n,00 \text{ quintales} = [x \text{ quintales} + (y \text{ libras}/100)]$.

³⁴ Para recordar: 1 quintal = 4 arrobas = 100 libras= 1600 onzas, y un quintal equivale a 45,94 kilogramos. Para que quienes no están habituados a lo que representan en los sistemas de unidades antiguos, se puede ver que en total los 79 quintales 3 arrobas 7 libras (79,82 quintales) equivalen a 3.666,93 kilogramos de bizcocho por barco. Otra imagen necesaria (que se relaciona con la capacidad de carga de los navíos y/o con la posibilidad de realizar o no ciertas operaciones al margen de la ley) es la del volumen que ocupan los bienes. Para guardar un quintal de bizcocho se necesitan aproximadamente 3,40 metros³; es decir que para guardar los 79,82 quintales de bizcocho que en promedio se llevaba cada navío, se necesitaría un ambiente de 271,39 metros³ (por ejemplo una pieza de 9,51 metros de largo por 9,51 metros de ancho por 3 metros de alto). Estos cálculos fueron realizados en base a los bizcochos de hoy: las populares “galletas de campo”; éstas, almacenadas en bolsitas de nylon de un kilogramo cada una, entran aproximadamente 13,5 kilogramos por metro cúbico.

³⁵ Lo que daría una demanda mínima anual de un promedio de 3.631,81 quintales de bizcocho, es decir 166.845,35 kilogramos de bizcocho por año, sólo para abastecer la salida de los navíos.

³⁶ Lo que daría una demanda máxima anual de un promedio de 5.507,58 quintales de bizcocho, es decir 253.018,23 kilogramos de bizcocho por año, sólo para abastecer la salida de los navíos.

³⁷ La producción de trigo debía ser realmente abundante, tal como surge de considerar el requerido para producir el bizcocho para los navíos, el consumido por la población local y los casos en que se exportaba harina (por ejemplo, según H. A. Silva -1993, p. 34- en 1794 se exportaron 2.286 quintales).

3. Opciones políticas de las elites y adhesión o sumisión de los sectores subalternos

No parece necesario reproducir, una vez más, la sucesión de acontecimientos significativos en el Río de la Plata desde la invasión inglesa (1806) a la rendición de Montevideo en 1814.³⁸ Una primera observación que se puede hacer al conjunto de la bibliografía disponible es que las explicaciones provistas presentan zonas oscuras dado que muchos de los comportamientos adoptados por individuos o facciones de las elites rioplatenses son poco presentables para historias que colaboran, lo sepan o no, con la creación de memorias nacionales y la consolidación y/o reproducción de un sistema de dominación basado ideológicamente en el principio de la nacionalidad.

Lo único que necesitamos resaltar ahora es que en Buenos Aires y en Montevideo se adoptan posturas opuestas entre 1808 y 1814 y que en ambas ciudades las elites logran el apoyo de la población bajo su control o dependencia formal³⁹. La información disponible, a menos que esté manipulada por necesidades patrióticas que sólo puedan ser superadas por investigaciones de base “desnacionalizadas”, muestra que ese apoyo no fue simple obediencia sino traducción de una adhesión o comunidad de intereses entre bajo pueblo y elite.

Entre los varios ejemplos que se pueden rescatar, elegimos, por un lado, la rapidez (es decir facilidad) con que se movilizan desde Buenos Aires las “expediciones auxiliares” al Alto Perú⁴⁰, al Paraguay⁴¹ y a la Banda Oriental⁴² y, por otro lado, la capacidad de resistencia -y aún de pasar a la ofensiva- de Montevideo durante cuatro años y sin recibir apoyo material de Europa. Todos los relatos de acciones militares de estos primeros años confirman a cada paso que de ambos bandos la población estaba

³⁸ Para una síntesis de los encadenamientos fácticos ver: Lobato, Mirta Zaida y Juan Suriano, 2000.

³⁹ Recordemos que la mayor parte campaña oriental, y en particular la zona donde actuó Artigas, pertenece a la jurisdicción del cabildo de Buenos Aires.

⁴⁰ El 14 de junio de 1810 se decide el envío de una fuerza militar primero a Córdoba y el 6 de julio estaban partiendo, pertrechados y aprovisionados, 1.150 hombres, que por su historia se ve que fueron encuadrados en un verdadero ejército conducido por revolucionarios.

⁴¹ El 4 de septiembre de 1810 Manuel Belgrano se hace cargo de la organización de una fuerza destinada a operar en la Banda Oriental, pero en septiembre se extiende el área de acción a las jurisdicciones de Santa Fe, Corrientes, Misiones y Paraguay y se la dirige hacia esta última jurisdicción. El 23 de setiembre inician la marcha 200 hombres, a los que se sumarán otros en San Nicolás (357) y a lo largo de la ruta, llegando a contar con unos 1.000 hombres armados.

⁴² El 15 de julio se abren formalmente las hostilidades entre Montevideo y la Junta de Buenos Aires.

dispuesta a dar ese “plus” que es necesario para intentar, al menos, alcanzar los objetivos de quienes mandan.⁴³

Tulio Halperin Donghi o Aníbal Riverós Tula explican la adhesión de Montevideo⁴⁴ y de Colonia del Sacramento⁴⁵ respectivamente a la causa fidelista debido a la presencia de fuertes contingentes militares entre sus pobladores.

En cuanto a Buenos Aires, la explicación de corte económico que domina en el campo historiográfico se debe a Tulio Halperin Donghi. La reseñamos de modo extenso⁴⁶, para explicitar cómo la entendemos.

Parte de poner de relieve el papel del estado no sólo como regulador de la economía sino también como un actor económico a través de sus demandas (pp. 9-10). Ve que el enorme peso que tiene el sector exportador en la economía de Buenos Aires tiene por precio un desarrollo inusitadamente lento de las actividades económicas no vinculadas con la exportación (p. 12) y que el éxito de la economía exportadora se debe en buena medida a que se expande con inversiones de capital mínimas (las derivadas de la incorporación de tierras a la actividad ganadera, p. 13). También considera que la corona tuvo un papel de primer orden en la emergencia de Buenos Aires como uno de los grandes centros imperiales y que ello pesó más que cualquier desarrollo de las fuerzas productivas (p. 15).

En los capítulos referidos al Antiguo Régimen concluye que hasta 1805 el gasto fiscal se orienta a mantener la región dentro del imperio y que no busca afectar de otro

⁴³ Es muy rica la bibliografía sobre los avatares bélicos de la independencia en el Río de la Plata ya se trate de acciones terrestres o fluviales. Entre otros ver el clásico Juan Monferini, 1940.

⁴⁴ Tulio Halperin Donghi, en su trabajo sobre las finanzas de Buenos Aires entre 1791 y 1850, señala que en Montevideo había una importante presencia militar y “Que ella fue más importante que en Buenos Aires lo sugiere la divergencia de destinos entre ambas ciudades en 1810; en Montevideo esas fuerzas logran sin afrontar serios obstáculos lo que en Buenos Aires no han siquiera intentado: apoderarse de la ciudad y transformarla en centro de la resistencia al movimiento revolucionario.” Tulio Halperin Donghi, 1982, p. 43.

⁴⁵ Cuando A. Riverós Tula aborda la vida de Colonia del Sacramento después de la expulsión de los portugueses en 1777 señala que en un primer momento se transformó en un destacamento militar y que descendientes de soldados componían la mayor parte de la población a principios del siglo XIX. Nada más simple entonces que imputar a la “mentalidad militar” la fidelidad a la Corona: “Allí crecieron sus hijos y esta población de antiguo cuño militar influyó en la mentalidad de los colonos posteriores y creó un curioso ambiente reaccionario a la vieja usanza española, que a mi juicio explica su feroz legalismo y sumisión a las autoridades peninsulares en 1810 y su sistemática preferencia por los «Gobiernos del Orden»...” Aníbal Riverós Tula, 1955, p. 670.

⁴⁶ Seguimos la obra más sólida metodológicamente en donde aborda estos temas: Tulio Halperin Donghi, 1982. En los párrafos siguientes, las cifras entre paréntesis remiten a las páginas del libro citado aquí.

modo la economía y la sociedad regional (p. 46). Ello se verá profundamente trastocado por las invasiones inglesas ya que, como se sabe, Tulio Halperin Donghi plantea que uno de los resultados del entusiasmo generado por ellas es la militarización de la sociedad. En esa militarización se verían o emergerían –siempre según Halperin- las tensiones que se estaban acumulando en el seno de la elite [porteña] y la balanza se vuelca a favor de los criollos porque cuentan con la adhesión de la plebe criolla militarizada gracias al estímulo económico que ello supone en un contexto adverso. Entonces, hacia 1809 y por acumulación progresiva de factores disruptivos,

“el orden jerárquico se ha relajado lo suficiente para que la adhesión de la plebe criolla se transforme en carta de triunfo en disputas internas de la elite; no ha alcanzado, sin embargo, a eliminar ni por un instante la mediatización de esa plebe a grupos más altos. Aun así, el carácter decisivo que el apoyo plebeyo ha alcanzado perpetúa también en otro aspecto las consecuencias financieras de la militarización: mientras ese apoyo sea necesario, se hace imposible poner fin a las fuertes transferencias de recursos fiscales a sectores populares”. (pp. 85-86)

A partir del análisis que realiza de las cuentas de la Caja de Buenos Aires concluye que entre 1791 y 1806 la plebe porteña apenas había recibido dinero por parte del fisco bajo la forma de pagos y salarios y que, en cambio, entre 1807 y 1809 cerca de 700.000 pesos pasaron de las arcas reales a los bolsillos de esa plebe bajo la forma de sueldos militares. También propone que cerca de otros 200.000 pesos fueron percibidos por la marginalidad de la elite que, además, encontró en los puestos de mando creados junto a la militarización de la plebe espacios honoríficos. Ello lo lleva a concluir que,

“Si entre la plebe la creación de cerca de cuatro mil posiciones costeadas por la lista de pagos de los nuevos cuerpos militares hace una diferencia significativa, la de algo más de trescientas para la elite urbana no alcanzó sin duda un impacto menor.” (p. 86)

De este modo, quien maneje a los cuerpos milicianos llegará a manejar la situación política en la capital y ello es lo que vuelca la balanza a favor de los criollos tanto en enero de 1809 como en mayo de 1810.

Ahora bien, reforzaría estos argumentos saber qué pasó en Montevideo con las milicias formadas tras la retirada inglesa y si la transferencia de recursos de la corona a la plebe y a la marginalidad de la elite fue similar y, si lo fue, por qué llegado el momento no tuvo los mismos efectos que en Buenos Aires. Para el caso porteño, la riqueza de la explicación reside en algo que Tulio Halperin Donghi no tenemos presente que proponga de modo concreto en alguno de sus estudios, pero que es la *conditio sine*

qua non para que se sostenga el argumento: se tiene que estar pasando en el Río de la Plata por un momento económico altamente negativo como para que la militarización de una parte de la plebe urbana cree tan intensos lazos clientelares en tan corto tiempo.

Ahora bien, si, como sospechamos y creemos haber dado suficientes indicios hasta aquí, la economía rioplatense pasaba por una coyuntura mayormente positiva a comienzos del siglo XIX, invasiones y guerras incluidas, tal vez la respuesta se encuentre por el lado de la distribución de los beneficios entre las ciudades ribereñas y las articulaciones extra-regionales. También será necesario considerar y ponderar un posible desajuste entre un crecimiento de la población local y la capacidad de las actividades económicas para mantener los niveles de vida anteriores en el conjunto de la población.

Las fuentes cualitativas y el relevo en curso de los registros de navíos, de las guías de aduana y de las actividades desplegadas para satisfacer las múltiples demandas de bienes y servicios generadas por el complejo portuario rioplatense, muestran que a medida que avanza el período virreinal se consolidan algunas tendencias que ya se habían revelado para el período 1680-1778. En parte por imperio de la geografía y la falta de decisión de hacer lo contrario a lo que ella imponía⁴⁷, en parte por las derivaciones de la inserción del Río de la Plata en los avatares de la economía occidental.

En cuanto a las modalidades de la circulación –elemento esencial a analizar a la hora de buscar explicaciones- cada vez eran menos los barcos mayores que llegaban hasta el apostadero de Buenos Aires. Terminaban su viaje en Montevideo.⁴⁸ Desde allí los bienes destinados al entramado de circuitos que desembocaban en el complejo portuario rioplatense eran trasbordados en embarcaciones menores a la otra banda. También allí constituían la carga de retorno, es decir, metales preciosos, cueros y demás

⁴⁷ No es casual que el primer debate público del que se tienen noticias en el Río de la Plata, en 1801, haya estado relacionado con el lugar de elección para la realización de importantes obras de infraestructura para la realización de un puerto de aguas profundas. En las páginas -principalmente del número 4- del *Telégrafo Mercantil, Rural, Político, Económico e Historiográfico* (primer periódico porteño, publicado entre abril de 1801 y octubre de 1802), porteños y montevidianos esgrimen argumentos y contraargumentos para que sea elegida la Ensenada de Barragán o la Bahía de San Felipe respectivamente y en el tono de las argumentaciones es posible ver ya un grado de disociación y conflictividad de intereses que sólo preanuncian la ruptura de 1808 y la larga historia de los montevidianos por independizarse de Buenos Aires, antes que de la corona Española primero o de la luso-brasileña después.

⁴⁸ En 1783 se dispuso que Montevideo fuese la cabeza de ruta de la navegación ultramarina con destino en el complejo portuario rioplatense.

bienes de producción americana con los que se compensaban cuentas⁴⁹ o se abrían negocios⁵⁰. Como es de suponer, la mayor parte de estas cargas de tornaviaje procedían de la banda occidental. También provenían de la banda occidental buena parte de las provisiones para los viajes de retorno o al menos la materia prima que se elaboraba en Montevideo.

Montevideo también se convirtió en el baluarte defensivo de la región, aunque sea de nombre. Allí está el apostadero de los navíos del rey (desde 1769), así como una fortaleza en construcción permanente desde 1729 y en ella la mayor parte de las pocas fuerzas militares veteranas. Finalmente, también tienen su terminal las fragatas-correo en Montevideo y desde sus oficinas se gestiona la circulación de correspondencia hacia el virreinato y de correspondencia, cargas y encomiendas hacia La Coruña.

Tomando en consideración la importancia que acordamos al estímulo económico que supone lo mencionado, es posible pensar que en Montevideo se estaba dando a fines del siglo XVIII y comienzos del siguiente un fenómeno similar al detectado para Buenos Aires entre 1683 y 1778. Es decir, una serie importante de actividades que estimulan la economía que repercuten muy favorablemente sobre las condiciones de vida de la mayor parte de una población no demasiado numerosa.

Del otro lado del río, Buenos Aires aunque no deja de participar en los beneficios derivados de la navegación, en los gastos de defensa y en la provisión de bienes y servicios diversos, lo fuerte de su economía pasa a ser la producción de derivados bovinos y la circulación mercantil en dirección de los circuitos interiores del continente. Además, el impacto de las actividades económicas relacionadas con el funcionamiento del complejo portuario rioplatense ya no afecta a buena parte de su población, que ha crecido vertiginosamente en el último cuarto del siglo XVIII. Es posible, entonces –y ya lo confirmarán los estudios de María Emilia Sandrín- que la prosperidad no beneficiase de igual modo a los sectores subalternos que a las elites y que, dentro de estas, los hacendados sufran más que los comerciantes las perturbaciones

⁴⁹ En el caso de las ventas a comisión y otros mecanismos que exigían que agentes instalados en América remitieran a Europa metales preciosos o bienes de propiedad ajena.

⁵⁰ En el caso de metales preciosos o bienes que pertenecientes a agentes instalados en América se enviaban Europa para que un comisionista los negociase, es decir, el movimiento inverso al aludido en la nota anterior. Contrariamente a una tradición historiográfica sólidamente establecida, los actores económicos americanos actuaban por cuenta propia tanto como por cuenta de terceros, y no eran infrecuentes los casos en que se arriesgaba capital en aventuras ultramarinas. Fernando Jumar, [2000] 2002.

derivadas de las guerras, que en cuanto interesa aquí, hacen que aunque haya muchos barcos y se mantenga el nivel de bienes en circulación, se dificulte la exportación de derivados bovinos.

Si este contexto estuviera bien diagnosticado, sería posible comprender mejor algunos de los encadenamientos fácticos que llevaron a que tanto en Montevideo como en Buenos Aires sus elites adoptaran posturas divergentes ante la crisis y a que, además, el estado llano de una y otra ciudad se encuadrara fácilmente en la decisión de su respectiva elite.

La elite montevideana no tenía necesidad de grandes cambios para aumentar sus beneficios ni demasiados motivos como para pensar en una ruptura con un poder establecido en los reinos de España y que asegurase la supervivencia del conjunto, con sus articulaciones económicas y sociales y, sobre todo, que siguiera favoreciéndola y defendiéndola de los porteños. Ciudad fundada entre 1724 y 1726, poblada originalmente por campesinos procedentes de las islas Canarias y luego por migrantes ultramarinos, hacia comienzos del siglo XIX no cuenta aún con una sociedad arraigada, la mayoría aún no ha terminado de bajar de los barcos. Todos los avances de la ciudad y de sus habitantes se deben al favor real que, guiado por objetivos estratégicos y consideraciones geomorfológicas, decidió potenciar la ciudad y puerto de Montevideo a costa de los porteños. Con una jurisdicción muy limitada sobre la campaña oriental, su vida económica depende mucho más del puerto que la de Buenos Aires. En este contexto, no cuesta entender por qué desde 1808 se fortalece allí la facción que no está lista para pensar en una separación (aún son más peninsulares que criollos) y que entiende que su prosperidad se vincula estrechamente a la pertenencia a un conjunto mayor⁵¹.

Nada más lógico entonces, que el grueso de la población, que efectivamente vivía de y gracias a todos esos factores que la elite estaba dispuesta a defender, entendiera que debía oponerse a las propuestas porteñas y colaborase en el esfuerzo por que su ciudad siga mereciendo el título de “muy fiel y reconquistadora” que se le dio por su comportamiento durante la invasión inglesa.

⁵¹ Esta idea, intuimos, es la que da la clave también para entender la preferencia montevideana por la sujeción a Portugal primero o al Brasil después.

Del otro lado del río, la elite esta más dividida que en Montevideo. Los comerciantes ultramarinos tienen más puntos de contacto en sus intereses con la elite montevideana que con sus vecinos hacendados. Las andanzas de Álzaga, el Cabildo de Montevideo y Elío sobran como muestra. El motivo parece ser bastante simple: sus intereses no se ven afectados en tanto haya barcos en el río que aporten bienes de importación, legalmente o no, con los que mantener abiertos sus tratos con los mercados interiores y a través de ellos captar los metales preciosos altoperuanos y chilenos⁵². Los hacendados, por su parte, se enfrentan a problemas serios para dar salida a sus cueros: más que el comercio de importación, el de exportación necesita de los modos de circulación mercantil de tiempos de paz, con entradas a puerto y largas estadas que permitan constituir el lote de bienes a exportar⁵³ y su transporte y acondicionamiento para el viaje ultramarino. De allí que los hacendados contratasen un abogado, Mariano Moreno, instruido en el nuevo discurso liberal para que les ayudase a desbloquear el mercado mediante la redacción de una representación que colaboraría en la decisión de Cisneros de abrir el puerto a los barcos ingleses. Ya es clásica la explicación de John Street en torno a las “causas” de la revolución de mayo, y si bien muchos de los argumentos vertidos ya no se sostienen, una de las ideas de base sigue pareciendo válida: la alianza estratégica que se da entre el comercio inglés y los hacendados en oposición a los intereses de los comerciantes vinculados al circuito ultramarino.⁵⁴

Nada permite afirmar que los hacendados adhiriesen a todas las facetas del credo liberal, pero en la coyuntura, la parte económica de ese discurso pudo haber sonado como el canto de los ángeles para sus oídos. Luego vendrían las disputas con quienes adherían al liberalismo político naciente también. Pero lo que necesitamos rescatar es la posibilidad de que en la coyuntura, ese discurso también haya podido movilizar a la plebe urbana en función de sus necesidades inmediatas. Así, unos y otros obtendrían lo

⁵² Si bien es cierto que a comienzos del siglo XIX el Alto Perú no cumple el mismo papel que antes en el financiamiento del aparato burocrático-militar en el Río de la Plata, no se debe pensar que sus metales preciosos han dejado de constituir el nervio del comercio en el espacio económico rioplatense. Como lo demuestran los trabajos de Assadourian y Palomeque (2001 y 2003) y Palomeque (2006), salvo la economía cuyana, el resto de las economías regionales depende, a comienzos del siglo XIX, de sus intercambios con el Alto Perú para obtener el metálico que le permitirá saldar sus cuentas con el Río de la Plata.

⁵³ No era prudente tener almacenado un *stock* de cueros en previsión de la llegada de barcos, ya que al no estar tratados (en el mejor de los casos se salaba los cueros al pelo lo que les daba alguna protección) eran bienes frágiles y las averías (principalmente por polillas) o la podredumbre de los cueros son un tema recurrente en las fuentes.

⁵⁴ John Street, 1967.

que deseaban: el puerto funcionando a pleno generando derrames para toda la sociedad. Llegado el momento, la “chusma” habría seguido a sus dirigentes en el camino emprendido. Y más tarde, todos, se encontrarían ante la aventura, posiblemente no deseada en inicialmente, de crear una entidad política separada de la Monarquía.

4. Bibliografía citada

- Amaral, Samuel. 1990. “Comercio libre y economías regionales. San Juan y Mendoza, 1780-1820”. En: *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*. 27, pp. 1-67.
- Artola, Miguel. 1969. “América en el pensamiento español del siglo XVIII”. En: Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo. *Homenaje a D. Ciriaco Pérez-Bustamante*. Madrid: CSIC, 1969.
- Assadourian, Carlos Sempat y Silvia Palomeque. 2001. “Importación de productos de Castilla/europeos en Córdoba, 1800-1819”. *Andes*, 12, pp. 265-286.
- Assadourian, Carlos Sempat y Silvia Palomeque. 2003. “Las relaciones mercantiles de Córdoba (1800-1830). Desarticulación y desmonetización del mercado interno colonial en el nacimiento del espacio económico nacional”. En: Irigoin, M^a Alejandra y Roberto Schmit (editores). *La desintegración de la economía colonial. Comercio y moneda en el interior del espacio colonial (1800-1860)*. Buenos Aires: Biblos, pp. 151-225.
- Bentancur, Arturo. 1995. “La actividad corsaria montevideana (1797-1814). Una empresa económica relevante”. *V Jornadas Interescuelas de Departamentos de Historia*, Montevideo, septiembre.
- Bentancur, Arturo. 1996. “La provisión de servicios en el puerto colonial de Montevideo: alcances y limitaciones de una fuente local de riqueza”. *Anuarios de Estudios Americanos*. Vol. 53, N^o 2, pp. 123-145.
- Bentancur, Arturo. 1997. *El puerto colonial de Montevideo. Tomo I*. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Bentancur, Arturo. 1998. *El puerto colonial de Montevideo. Tomo II*. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Bentancur, Arturo. 2004. “Buenos Aires y Montevideo coloniales: entre la comunidad y la controversia”, Silva, Hernán A. (dir.). *Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*. Instituto Panamericano de Geografía e Historia, pp. 427-448.
- Canabrava, Alice Piffer. [1944] 1984. *O comércio português no Rio da Prata, 1580-1640*. 1^a ed. 1944. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia.
- De Cristóforis, Nadia. 2007. “Los migrantes del noroeste hispánico en el Buenos Aires tardo colonial: la construcción de un tejido relacional luego del traslado ultramarino”, *Anuario del Instituto de Historia Argentina* N^o 6, Universidad Nacional de La Plata, pp. 45-76.
- Díaz, Marisa. 1998. “Las migraciones internas a la ciudad de Buenos Aires, 1744-1810”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana*, “Dr. Emilio Ravignani”, N^o 16-17, Buenos Aires, pp. 7-31.
- Dobado González, Rafael. “Organización del trabajo y cambio técnico en las minas de Almadén, 1740-1880”. Documento de Trabajo 2003/01. Fundación SEPI. Programa de Historia Económica. [Http://www.funep.es/historia/docphe.htm](http://www.funep.es/historia/docphe.htm), 01-10-2006.
- Farberman, Judith. 2007. “Santiago del Estero y sus pueblos de indios. De las ordenanzas de Alfaro (1612) a las guerras de independencia”, Versión preliminar: *VI Jornadas Nacionales “Espacio, memoria e identidad”*, Universidad Nacional de Rosario.
- Gelman, Jorge. 1983. *Économie et Administration locale dans le Rio de la Plata du XVII^e siècle*. Tesis de doctorado, París: EHESS.
- Gelman, Jorge. 1985. “Cabildo y élite local: el caso de Buenos Aires en el siglo XVII”. En: *HISLA*, Lima, 6-2, p. 3-20.

- Gelman, Jorge. 1987. “Economía natural-economía monetaria: los grupos dirigentes de Buenos Aires a principios del siglo XVII”. En: *Anuario de Estudios Americanos*, 44, p. 89-107.
- González Lebrero, Rodolfo E. 2002. *La pequeña aldea. Sociedad y economía en Buenos Aires (1580-1640)*. Prólogo de Raúl Fradkin. Buenos Aires: Biblos.
- Halperin Donghi, Tulio. 1961. *El Río de la Plata al comenzar el siglo XIX*. Ensayos de historia social, 3. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras.
- Halperin Donghi, Tulio. 1972. *Revolución y guerra. Formación de una élite dirigente en la Argentina criolla*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Halperin Donghi, Tulio. 1982. *Guerra y finanzas en los orígenes del estado argentino (1791-1850)*. Buenos Aires: Ed. de Belgrano.
- Horowitz, Alejandro. 2004-2005. *El país que estalló. Antecedentes para una historia argentina. 1806-1820*. 2 tomos. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Jumar, Fernando e Isabel Paredes. 2008. “El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777”. En *América Latina en la Historia Económica* (Instituto Mora, México), 29, enero-junio, pp. 33-99.
- Jumar, Fernando y Nicolás Biangardi, José Bozzo, Sabrina Orłowski, Roberto Querzoli, María Emilia Sandrín. 2006. “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”. En: *Anuario IEHS*, 21, pp. 235-254.
- Jumar, Fernando. [2006] 2008. “Colonia del Sacramento, la bibliografía y la creación de las memorias nacionales”. En: Alejandra Mailhe y Emir Reitano (compiladores). *Pensar Portugal. Reflexiones sobre el legado histórico y cultural del mundo luso en Sudamérica*. La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, pp. 41-75. Versión impresa de una ponencia de igual nombre presentada en el Coloquio internacional *Território e povoamento. A presença portuguesa no Rio da Prata*, organizado por el Instituto Camões (Portugal), en Colonia del Sacramento (Uruguay), 23 al 26 de marzo de 2006 y publicada electrónicamente en: http://cvc.instituto-camoes.pt/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=80&Itemid=69, 31-07-2009.
- Jumar, Fernando. 1988. *Les “rioplatenses” et le Río de la Plata. Les modalités du commerce rioplatense et les groupes locaux, 1680-1777*. Mémoire du Diplôme d’Études Approfondies, EHESS, 161 p.
- Jumar, Fernando. 2000 [2002]. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. 2 Vols. Villeneuve d’Ascq (Francia): Presses Universitaires du Septentrion. Versión impresa de una tesis de doctorado de igual nombre, EHSS.
- Jumar, Fernando. 2004. “Colonia del Sacramento y el complejo portuario rioplatense, 1716-1778”. En: Silva, Hernán Asdrúbal (dir.). *Los caminos del Mercosur. Historia Económica Regional. Etapa Colonial*. México: Instituto Panamericano de Historia y Geografía, pp. 163-199.
- Lobato, Mirta Zaida y Juan Suriano. 2000. *Atlas histórico de la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Monferini, Juan. 1940. “La historia militar durante los siglos XVII y XVIII”, Levene Ricardo (dir. gral.). *Historia de la Nación Argentina (Desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*. Tomo IV, 2da. Sección. Buenos Aires: El Ateneo, pp. 203-286.
- Moutoukias, Zacarías. [1983] 1988. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: CEAL. Versión impresa de: *Le Río de la Plata et l’espace péruvien au XVII^e siècle: commerce et contrebande par Buenos Aires*. Tesis de doctorado, París: EHESS.

- Palomeque, Silvia. 2006. “Circuitos mercantiles de San Juan, Mendoza y San Luis. Relaciones con el 'interior argentino', Chile y el Pacífico sur (1800-1810).” En: *Anuario IEHS*, 21, pp. 255-281.
- Perez, Mariana. 2001. “Los soldados inmigrantes: el ejército como vía inmigratoria de los peninsulares pobres del Río de la Plata durante el período tardo colonial”, *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, Vol. 16, N° 49, pp. 555-584.
- Reitano, Emir. 2004. “Los portugueses del Buenos Aires Tardocolonial. Inmigración, sociedad, familia, vida cotidiana y religión”. Tesis de doctorado. Universidad Nacional de La Plata.
- Riverós Tula, Aníbal M. 1955. “Historia de la Colonia del Sacramento (1680-1830)”. En: *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*, Montevideo, XXII, p. 469-721.
- Saguier, Eduardo. *Un debate inconcluso en la América Latina (1600-2000)*, <http://www.er-saguier.org>. [En los diversos tomos de la obra se encuentran diversos trabajos del autor referidos al siglo XVIII, algunos derivados de su tesis de doctorado y otros no, publicados o no de modo independiente]. Consultado por última vez el 31-07-2009.
- Sandrín María Emilia 2008b. “El abasto y la provisión de bienes y servicios en el Sitio de Colonia del Sacramento, 1735-1737”, en: *XXI Jornadas de Historia Económica*, Caseros, 23 al 26 de septiembre. Publicado en la página web <http://xxijhe.fahce.unlp.edu.ar> (ISBN: 978-950-34-0492-8).
- Sandrín María Emilia 2009a. “Los proveedores de bienes comestibles en el Sitio a Colonia del Sacramento, 1735 - 1737”, *II Jornadas Nacionales de Historia Social*, La Falda Córdoba 13 al 15 de mayo, a publicarse en la página web de las II Jornadas Nacionales de Historia Social, en construcción.
- Sandrín María Emilia 2009c. “Los proveedores de bienes y servicios de los “Gastos de campamento” en el Sitio a Colonia del Sacramento, 1735 - 1737”, *XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, Bariloche, 28 al 31 de octubre.
- Sandrín, María Emilia. [2007] 2008a “El abasto y la provisión de bienes y servicios en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”, Mallo, Silvia C. y Beatriz I. Moreyra (coord.). *Miradas sobre la historia social en la Argentina en los comienzos del siglo XXI*. Córdoba: Centro de Estudios Históricos, Prof. S. A, Segreti, La Plata: Centro de Estudios de Historia Americana Colonial, pp. 573-585. Investigación presentada en las *I Jornadas Nacionales de Historia Social*, La Falda Córdoba 30 y 31 de mayo y 1 de junio.
- Sandrín, María Emilia. 2009b. “¿Andá a trabajar al puerto! Los proveedores de servicios, en el Sitio de Colonia del Sacramento, 1735-1737”, en Mateo, José Antonio y Agustín Nieto (comp.) *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, Ediciones GESMar-UNMdP. Páginas 55 a 63. Investigación presentada en las *I Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, Centro de Estudios históricos Navales y Biológicos Necochea (CEHNABI) y Red de Estudios Portuarios (RedeP), Necochea, 26 y 27 de noviembre.
- Santos, Corcino Medeiros dos. 1993. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*; Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993.
- Silva, Hernán Adrúbal. 1984a. “Consideraciones sobre el comercio ilícito en el Río de la Plata”. En: *Cuadernos del Sur* (Universidad Nacional del Sur), Bahía Blanca (Argentina), 17, enero-diciembre, pp. 101-116.
- Silva, Hernán Asdrúbal (dir.). 1996 y 1999. *Navegación y comercio rioplatense*. 2 vols. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.

- Silva, Hernán Asdrúbal. 1984b. “Hamburgo y el Río de la Plata. Vinculaciones económicas a fines de la época colonial. En: *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 21, pp. 189-209.
- Silva, Hernán Asdrúbal. 1993. *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*. Madrid: Banco de España, (Estudios de Historia Económica, 23).
- Silva, Hernán Asdrúbal. 1994. “La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba”. En: *Anuario de Estudios Americanos*, LI-2, pp. 61-73.
- Street, John. 1967. *Gran Bretaña y la independencia del Río de la Plata*. Buenos Aires: Paidós.
- Tejerina, Marcela. 2004. *Luso-Brasileños en el Buenos Aires virreinal. Trabajo, negocios e intereses en la plaza naviera y comercial*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.