



NUMERO 23 / MARZO 1969 / PRECIO \$ 55.00

cuadernos de  
**MARCHA**

EL  
**MILITARISMO**

Cuadernos de **MARCHA** es una publicación uruguaya  
mensual, editada por **MARCHA** en Tall. Gráf. 33 S.A.

Director: Carlos Quijano

Administrador: Hugo R. Alfaro

Rincón 577 - Tel. 98 51 94 - Casilla de Correos N° 1702  
Montevideo - Uruguay

**Cuadernos  
de MARCHA**

NUMERO 23 · MARZO 1969

# EJERCITO Y POLITICA EN EL URUGUAY

NO es casual que hasta fecha muy reciente haya sido notoria la falta de planteos medianamente serios sobre la incidencia político-social de las fuerzas armadas del país. (1) Podrá alegarse, es claro, lo despoblada que nuestra historiografía —tan abundante en esquemas de tipo constitucional, en bocetos biográficos, en estudios de acontecimientos— se halla de análisis de índole similar. ¿No ocurre acaso lo mismo con otros grupos sociales, con otras estructuras de base: la propia administración estatal, los partidos políticos, la estancia, la guerra civil? Mayor, con todo, es la parvedad de desarrollos sobre los procesos político-militares y hasta se estaría tentado de afirmar que para empezar a quebrarse el veto se ha hecho necesario el estímulo, el "efecto de demostración" que representa la cuantiosa bibliografía dedicada al tema, tanto a nivel mundial, como al de los casos particulares de la Argentina y el Brasil.

La pobreza que estoy alegando no carece, empero, de razones. Si a una función política específica el ejército se atiende (dejemos de lado la cuestión de magnitudes o de capacidad ofensiva) es tradicional y ya consolidada la opinión de que nuestras fuerzas armadas, a diferencia de las del Brasil, de la Argentina, del Perú, de casi todos los países latinoamericanos, no representaron, salvo esporádicos períodos, un factor autónomo, irresistible de poder. Pero si el esfuerzo analítico de cada generación es, en parte, un examen y re-

moción de lugares comunes, si persisten las presiones que desde fuera pugnan por alterar esta "acción de ausencia", vale seguramente la pena examinar qué factores la explicaron, qué procesos sociales e ideológicos acompasó, en qué zonas del espectro de las tipologías más solventes de relación entre poder político y poder militar nuestras fuerzas armadas, en el correr de su historia, se inscriben

## UNA SUSTANCIAL INDIFERENCIACIÓN

Dirigiéndose a su rey en 1810 el perspicaz español José M. Salazar y evocando los felices años anteriores a la irrupción inglesa, recordaba que *la tropa que había era poca y mala pero (suficiente para) la tranquilidad interior, porque (ésta) no se alteraba sino en cosas de poca entidad, y los delincuentes eran contenidos por el sólo grito de una persona de algún carácter. (Por ello) el servicio militar era odiado, como sucede en todo país pacífico después de largo tiempo* (2). El retrato, con todo, impone algunos retoques. Plaza fuerte y apostadero del Atlántico Sur, Montevideo adensó desde sus tramos iniciales una sólida tradición marítima y castrense. Abierta hacia un interior acosado por el avance portugués y las incursiones de indígenas, faeneros y piratas, su primer núcleo poblacional —es historia traza da muchas veces— tuvo que alternar el rol agrario-comerciante, que era su empeño cotidiano, con tareas de defensa improrrogables,

urgidas. Ser arrancado de la marca, la siembra o la cosecha en los momentos menos esperados; era una contingencia que los montevidEOS nunca podían descartar. El pasado militar o marinero de buena parte de ese núcleo fundador <sup>(3)</sup> facilitó ese tránsito, un tránsito que los tiempos y los conflictos de Europa hicieron más o menos habitual. La estirpe de los Artigas, como cualquier otro linaje de aquel período, ilustra suficientemente esta situación. La índole rural, comerciante y miliciana de la burguesía colonial montevideana perduró, por lo menos, hasta el fin del poder español en Montevideo (1814). La estampa de un Cristóbal Salvanach, de un Jaime Illa, hombres de caudal, de seso, de consejo, exponiendo en Las Piedras, frente a las chuzas insurrectas, unas humanidades que hay que suponer ya bastante apoltronadas, son un poco el extremo patético de la decadencia de una multiplicidad que había sido mucho más fluida, más eficaz en dos generaciones precedentes.

Tal vez sea exacta la afirmación —tan repetida— que España mantuvo durante toda su dominación americana una posición de desconfianza sistemática frente al armamento de elementos nativos <sup>(4)</sup>. Pero la condición peculiar de Montevideo impuso junto a la permanencia regular de algunas fuerzas españolas la formación de estas milicias locales que, hacia la primera década del siglo XIX, en vísperas de las invasiones inglesas, ya conformaban en la comunidad montevideana, lo que hemos señalado como una auténtica tradición castrense. La réplica al ataque inglés, la empresa de la reconquista de Buenos Aires, el rompimiento casi inmediato entre las dos ciudades del Plata (1808) y el desencadenamiento del proceso revolucionario (1810-1811) fortalecieron esta corriente a un ritmo de gran aceleración <sup>(5)</sup>.

Tendría profundo efecto en el curso futuro de la incidencia militar en nuestra historia la índole agraria de la revolución oriental. La corriente humana que desde todos los pagos de la Banda concurrió hacia un solo centro y encontró en Artigas su jefe duradero, fue conscripta por el prestigio personal, movilizaba por el rural más conspicuo de cada "pago" del país. Estos dirigentes, encumbrados de acuerdo a pautas tan claramente "adcriptivas" —piénsese en la carrera de un Tomás García de Zúñiga— irían siendo después sustituidos, a un ritmo bastante rápido, por las capacidades innatas (un Rivera, un Lavalleja), que el mismo proceso militar fue alumbrando. Pero importa ahora más señalar que, por su mismo origen, nivel cultural y tácticas combativas es-

pontáneas <sup>(6)</sup>, representan una radical ruptura con cualquier tradición militar ciudadana. Entre ese ejército, que alguien llamó *organización de mesnadas* <sup>(7)</sup> y los cuadros castrenses coloniales, sólo los Blandengues, pasados a la Revolución, pudieron significar un muy tenue vínculo. Pero fue tal vez la índole especialísima de sus funciones, más policiales que estrictamente militares; fue tal vez la modalidad incontrolable del proceso insurreccional los que hicieron imposible que sobre el modelo organizativo blandengue un nuevo ejército regular hubiera representado alguna continuidad con el pasado.

No faltaron por parte de Artigas o de sus hombres de confianza esfuerzos por encuadrar militarmente el inseguro elemento urbano de Montevideo <sup>(8)</sup> pero la brevedad de la ocupación artiguista de la capital y el proceso posterior de la revolución dejó al ejército patrio en los perfiles con que el "levantamiento de los campos" lo había fijado. "El pueblo reunido y armado" sería hasta tiempos muy posteriores una fuerza militar de muy débiles e inestables vínculos jerárquicos, endeble organización y encuadramiento, táctica y logística primaria, la "montonera" <sup>(9)</sup> en suma, que escapaba incesantemente entre las mallas de los militares de estudio que intentaban conformarla de acuerdo con patrones más estrictos y racionales. Las memorias de los generales Paz, Iriarte y Díaz, del coronel Cáceres <sup>(10)</sup> prueban sobreaumentadamente este aserto que nada tiene de peyorativo, puesto que no importa culpa ni "inferioridades innatas" sino la mera impronta del medio y las posibilidades.

En el prestado lenguaje liberal de las Instrucciones, Artigas había concebido en 1813 el prospecto de extinguir el "*despotismo militar*" en "*toda su extensión imaginable*". Un lustro más tarde Artigas había aprendido que toda patria nace y muere en torno a un puñado de desesperados que con las armas en la mano hacen de las exigencias de su acción la ley suprema de conducta. "El pueblo reunido y armado" se sostuvo con la admirable fuerza que Virgilio fijó en el verso inolvidable: "*una salus victis nullam sperare salutem*" <sup>(11)</sup>. En el interin, el jefe de los orientales tuvo tiempo de concretar una poderosa intuición que un siglo y cuarto más tarde, al otro extremo del mundo, en Yenán, se reiteraría y ampliaría. Es la del ejército que cumple en las pausas de la lucha funciones económicas y obtiene sobre el terreno sus propios recursos materiales. Aunque también hay que reconocer que las

órdenes empujadas en purificación fijando tareas ganaderas a las fuerzas a sus órdenes (12) son igualmente precursoras de las labores de "acción cívica" que desde el polo rival del mundo se nos preconizan. O de las "funciones secundarias" o "latentes" del ejército, como igualmente, en la terminología de Robert K. Merton podríamos llamarlas.

## EL "CONTINUO" CIVIL MILITAR

De este carácter de las fuerzas armadas de nuestros primeros tiempos es factible derivar el rasgo que explica la escasa incidencia específica que el ejército tuvo en nuestra historia política. La ausencia inicial de la "ciudad", y de sus posibilidades de concentración y racionalización aptas para perfilar la estructura de un poder militar, se correlacionó con las modalidades del paisanaje —ecuestre, acostumbrado desde la infancia al manejo de las armas— que nutriría las filas de los núcleos combatientes de las guerras civiles. Los dos factores concurren a lo que cabe llamar "el continuo" civil-agrario-militar, que restará al ejército regular el "monopolio de la coacción física" y hará posible la conscripción de ejércitos —irregulares, pero ejércitos al fin— en cualquier eventualidad que el designio de los caudillos más prestigiosos se decidiese a congregarlos. La misma índole de las armas más usadas —la lanza de tacuara, las bolas, las blancas cortas— subrayaron este "continuo", en que incluso los límites de los tipos que representan "ejército oficial" y "ejércitos particulares" tendió a borrarse (13). Igual ambigüedad —y éste ha sido rasgo señalado en todas las naciones de Sudamérica— asume la condición de los jefes, que se desplazan con toda fluidez del rol político al rol militar, aunque en el Uruguay no se dieron, como en la Argentina, los casos de civiles netos entronizados en los más altos grados militares —Belgrano, Rosas, por no hablar del "general" Sarmiento. Artigas, Lavalleja, Rivera, Oribe, Flores, partieron de carreras militares y desde ellas se encumbraron a funciones políticas. Esto es lo común, si bien es cierto que, a nivel departamental, los "jefes políticos y de policía", con gran porcentaje civil durante algunas presidencias, como la de Berro, asumieron en períodos de conmoción tareas castrenses al frente de los contingentes de "guardia nacional". Este "continuo" sobre el que nunca se insistirá demasiado, pues constituye de alguna manera el parámetro principal de la acción militar en la política hasta las últimas décadas del siglo,

explica también que tanto en el Uruguay, o sea por lo menos muy escasa, la relación típica del pretorianismo clásico. Esto es: las fuerzas militares atropellando, humillando, saqueando a una población civil pasiva, sedentaria, inerte (14). Un fenómeno más particular lo constituyen los abusos reales y alegados del período 1875-1885, a los que se hará referencia más adelante.

El continuo civil-militar fue así duradero y también lo fue la realidad reptante de la monotonía que alzaba la cabeza apenas las exigencias de la acción bélica quebraban la existencia aparentemente formal del ejército en las planillas presupuestales (no era época de "organigramas") del Ministerio de Guerra (15). Hubo, claro, períodos de mayor formalización militar. Uno de ellos fue el que corrió entre los años 1826 y 1829 durante los cuales las fuerzas patrias fueron integradas, nunca completamente, (16) al ejército común de los pueblos del Plata. El otro es el que marcan los años de la Defensa y el Sitio Grande (1843-1851). Fue un proceso que si en el Cerrito promovió el espíritu ordenancista y estricto de Oribe, en el frente montevideano resultó compelido por la necesidad de integrar contingentes (franceses, italianos, argentinos, orientales) de muy distinto origen, pero también facilitado por la reducida área territorial en que la fuerza de la Defensa se movía.

En líneas generales, la situación uruguaya no escapa sustancialmente de esquemas de reciente elaboración sobre la relación civil-militar en los distintos períodos del pasado latinoamericano. "Ejército de bajo nivel de organización reclutado en gran parte por la fuerza y sin discriminación alguna; su disciplina se mantenía por el terror impuesto por oficiales, en su mayoría improvisados" (17). Tales características asume en el período que la tipificación histórica de Germani llama "etapa 2: Anarquía, caudillismo y guerras civiles" (18), respecto al cual, con algún exceso para nuestro país afirma que "el ejército de los «caudillos» rara vez era algo más que una banda armada, bajo el liderazgo de un «general» autodesignado."

## UNA DURADERA HOSTILIDAD

Jurada la primera constitución el prolongado esfuerzo de la alta clase dirigente civil se desplegó en dos direcciones, ciertamente contradictorias entre sí y cuyo predominio relativo se marca según fueran los factores de

unidad o las causales de división que en esa clase dirigente actuaban.

La primera, si no en el volumen, en el tiempo, fue el de cancelar en toda la magnitud posible el peso de la clase militar a los tres niveles político, económico y social. Las interdicciones al sufragio de la masa castrense (artículo 11 inc. 2º), la exclusión de los militares en actividad de las cámaras legislativas (artículo 25 inciso 1º) (19) hacen de la carta constitucional de 1830 el paradigma de un prospecto político que concibe entre sus variables estratégicas el "esquema democrático" de un ejército apolítico y profesional confinado a las funciones clásicas del resguardo de las fronteras y el mantenimiento del orden interior (20). Las luchas por la independencia habían convertido a los gastos militares en el rubro fundamental de las erogaciones del Estado y lo seguirían siendo junto al peso, crecientemente abrumador de la deuda pública (21). Resulta por ello coherente que, de acuerdo con el prospecto mencionado, se intentara la drástica reducción que se convirtió en los proyectos y leyes de "retiro" y de "reforma", que se escalonan desde las primeras presidencias hasta las últimas décadas del siglo (22). Salvo unos pocos jefes, que encontraron en las grauficaciones políticas, los negocios o la acumulación de tierras las vías de la fortuna (23), la "pobreza militar" se convirtió —lo era ya desde los años de la independencia (24)— en un tema casi folklórico de nuestras tensiones y carencias sociales. Desde los primeros años de la década del treinta hasta fines de siglo, el trajín militar más habitual giró sobre la pugna, penosa, inestable, humillante en ocasiones, en torno al escalafón. Este desalentador esfuerzo por paliar relativamente un descenso social siempre acechante sufrió todavía las alternativas de las guerras civiles y sus inseparables secuelas de dadas de baja que, si bien clarificaban el horizonte de los fieles, eran protestadas, controvertidas y a menudo reparadas al compás de las incesantes alternativas políticas. Las motivaciones de la invasión florista de 1863 —si es que las hubo confesables— giraron en torno a una negociación de este jaez y a su supuesto estancamiento.

Los mismos métodos compulsivos habituales para lograr la conscripción, la "leva", la desnuda violencia, la extracción de las cárceles, el mañoso reclutamiento de contingentes inmigratorios recién llegados (25) eran, fuera de duda, una imposición del medio y las resistencias a una tarea pésima y hasta nominal-

mente remunerada, peligrosa, sujeta a vejámenes y humillaciones (26) y a menudo repugnante a las convicciones políticas de las que bien pueden llamarse sus "víctimas". La influencia de esos métodos en la desconceptuación del instituto militar no debe, con todo, ser rebajada y aun es posible que tal consecuencia no resultara desagradable a ciertos sectores políticos.

Desde las mismas guerras por la independencia nacional, que hoy nos complacemos en imaginar unánimemente populares, no fue fácil la recluta de contingentes (27) y el índice de desertiones se mantuvo altísimo en casi todas las épocas. Las imágenes de 1842, de 1865 del paisanaje abandonándolo todo para refugiarse en los montes más tupidos, la División Oriental enviada a la guerra del Paraguay formada con carne de cárcel no constituyen sino subrayados de un fenómeno permanente de nuestro siglo XIX y al cual, parecería, el supuesto fervor partidario de las multitudes no consiguió atenuar sustancialmente.

Fomentado deliberadamente —era un juego muy peligroso y conviene dejarlo en estado de hipótesis— o, lo que es más probable, espontáneo y autogenerado, el desprestigio de la institución militar no fue el único factor que adensó la concepción de una "guardia nacional", hasta el estado de un ideal, de una auténtica meta de la colectividad responsable. Contrapeso a ese "despotismo militar" contra el que había amonestado las instrucciones del año XIII, el prospecto de la "guardia nacional" recogía en su ancha corriente los aportes de los dechados histórico-míticos de más profunda incidencia en el proceso democrático de occidente. El pueblo trabajador y pacífico que un día al conjunro de un escueto llamado deja el arado o los martillos y empuña las armas simples que entre las cosas del ajuar doméstico ha tenido el cuidado de mantener limpias y, con ellas en mano, concurre hacia un centro en el cual engrosará las legiones que lucharán (y naturalmente vencerán) para rehacer después, sin reclamos, sin alharacas, el camino inverso, representa un auténtico "modelo". Un modelo en el más exigente de los sentidos que obsedía la memoria histórica de Europa unido al prestigio más efusivo de Roma: el de su período republicano (28). Pero también se entrelazaba con el crédito altísimo de la gesta revolucionaria de los Estados Unidos y la hostilidad —en verdad secular— que de su proceso se origina hacia los ejércitos permanentes y profesionales (29). Además, con entrelíneas menos amables para los patricios

liberales sudamericanos del XIX, pero con una aureola épica innegable, la movilización en masa de la revolución francesa —el *jaux armes, citoyens!*— y su triunfo ante los ejércitos mercenarios de la realeza europea concurrían a nutrir el arquetipo.

La reglamentación de la guardia nacional en 1835, como lo recordaría Joaquín de Salterain en 1910, fue un documento completísimo y ambicioso. La realidad, como casi invariablemente ocurre, resultó mucho menos brillante <sup>(30)</sup>. El nivel técnico de los medios de lucha permitió teóricamente que, por lo menos, hasta la década del ochenta, fuerzas ocasionales y sumariamente entrenadas pudieran haber enfrentado con éxito al descalabrado ejército "regular".

Pero la cortedad —sobre todo espacial— de medios operativos de la autoridad pública hizo que, a estar a las manifestaciones conocidas, todos los esbozos de formación y adoctrinamiento de cuerpos de guardias nacionales no rebasaran el cuadro de Montevideo y de algunas capitales departamentales, lo que —de seguro— las hacía un instrumento muy poco idóneo para tener peso decisivo en ese escenario clásico de nuestras guerras civiles que fueron campos y cuchillas <sup>(31)</sup>. Por otra parte, la intensa coloradización partidaria que, salvo una década (1856-1865) sufrirán desde 1853 nuestras fuerzas armadas <sup>(32)</sup>, hizo de las guardias nacionales otra cosa un poco distinta que la drástica, pero políticamente neutral, masa popular que contiene con su sola presencia intimidatoria las aventuras faccionales. Si el ejército era colorado, las guardias nacionales montevidéanas y litoraleñas fueron regularmente blancas y no resulta casual que hayan sido esos diez años referidos que cubren los mandos de Pereira, Berro y Aguirre, la edad de oro de ese "countervailing power". Este signo partidario seguirá portando la "guardia nacional", organizada o proyectada, hasta la última década del siglo durante la cual, a la altura de las dos revoluciones saravistas y a compás con complejos procesos doctrinarios y sociales, la autoridad colorada se animará a contar a su vez con tal respaldo cívico <sup>(33)</sup>. Digamos todavía que tanto entonces, como antes, la convocatoria a las armas de un "pueblo" coherente, orgánico, permaneció como siempre en el nivel del disfraz ideológico. Con una población agraria abocada a modos muy diferentes de participación guerrera, con un cinturón agrícola demasiado delgado y por añadidura inmigratorio, para haber podido oficiar de hontanar equivalente al de la fuerza

romana; con vastos contingentes extranjeros estructuralmente desimplicados de toda terapéutica de fuerza, fue la clase media y alta montevidéana, la "jeunesse dorée" a que en su cáustico lenguaje aludía Maillefer la escasa capa poblacional que sólo por escasos períodos mantuvo vínculo importante con la institución. Lo que no quiere decir, es claro, que esa "juventud dorada", en la mejor tradición hispano-criolla, no haya sabido en ocasiones, hacer fuego —y de paso morir—. Así ocurrió en el motín del 18 de julio de 1853, que desencadenaron las confusas querellas por los honores de Caseros, y, más sustancialmente la presión de los proveedores —supuestamente impagos— de la Defensa.

Por lo regular, y en síntesis, la "guardia nacional" bordeó la inconcreción de la utopía. Era, sin embargo, forzosa su mención, porque con ella se cierra la primera dirección del plan de la clase dirigente a que antes se aludía: marginalizar el ejército. La otra dirección, que se siguió, previsiblemente, cuando los sectores de primacía, como fue habitual, se dividieran por ideales, pasiones o intereses, fue usarlo. Y así se hizo, dentro de los límites de eficacia que he tratado de señalar.

Pero entre las dos direcciones cabía una tercera, funcionaba una alternativa. La de que el ejército no se resignara a dejarse proscribir ni a dejarse usar. De que se decidiera, en suma, a actuar por sí mismo.

## NUESTRO SUPUESTO MILITARISMO

El concepto de "militarismo", como ocurre por lo general con todas las categorías histórico-políticas, no es un dechado de precisión. ¿Lo configura la irrupción decisiva de la organización militar al monopolio de la decisión gubernamental? Descuéntese que ella es facilitada por la superioridad de su poder de imposición física. Pero ¿debe completarse esa irrupción con el apoderamiento de todos los roles políticos importantes por parte de los elementos de los cuadros de mando? ¿Importa también que el ejército, por medio de eficaces técnicas de socialización política imponga sobre toda la sociedad las pautas de conducta y los valores específicamente militares? ¿Debe todavía instrumentalizarse esa imposición a metas de agresiva proyección política hacia el exterior? <sup>(34)</sup>

Entre un modelo máximo y un modelo mínimo no existen reglas de opción, lo que explica que tal imprecisión no permita utili-

zar el término entre los varios tipos posibles de la relación entre el poder civil y el poder militar.

Pese a ello, es de universal aceptación por parte de nuestra historiografía que los diez años que van entre 1875 (10-I) y 1886 (18-XI) con las presidencias y dictaduras de Latorre y Santos y los interinatos de F. A. Vidal, representan el período "militarista" de nuestra historia.

En otras oportunidades nos hemos referido <sup>(35)</sup> a tres variables —también tres circunstancias— que exige el enmarcamiento del fenómeno que esta década representa. Primero: la tradicional o, dicho de otra manera, los antecedentes. Mucho más que las revoluciones riveristas o la de Flores (1863-1865), ejemplos típicos de guerra civil con apoyo internacional, el motín del 18 de julio de 1853, en ese teatro característico del "golpe" o el "motín" que fue siempre el perímetro montevideano, representa un precedente inequívoco del 15 de enero de 1875 y todo el proceso que le siguió. Pero también los tres años de la dictadura de Flores (1865-1868) importan un ensayo general de los sucesos que siete años más tarde la continuarían.

Segundo: el "desnivel cualitativo". Desde la indiferenciación inicial a que se hacía referencia, la octava década del siglo apuntó la incidencia de ciertos elementos: transporte ferrocarrilero, telégrafo, armas de creciente eficacia, que habían de desequilibrar cada vez más las posibilidades bélicas del poder central o de cualquier insurgencia revolucionaria <sup>(36)</sup>. Muy lejos se estaba de ningún "monopolio de la coacción" física: hasta el fin de las guerras civiles la adquisición de materiales idóneos de combate estuvo bastante abierta a las fuerzas de desafío. Con todo, el desnivel cualitativo de que se hablaba empezó a ser ya una realidad y quienes estaban en condición de aprovecharlo fueron probablemente conscientes de la superioridad que él brindaba.

Tercero: el "vacío de poder". En colectividades del tipo de la uruguayana del siglo pasado el sujeto regular del ejercicio de la autoridad era una clase alta agrario-comercial-letrada. A medio camino entre el origen patricio tradicional y la extranjerización modernizadora, se hallaba respaldada habitualmente por formas de participación popular muy angostas y, en puridad, estrictamente nominales. La otra alternativa: la caudillesca, más abierta a una participación, por lo menos delegada, de los estratos medios y bajos supone la emergencia

no sólo de personalidades auténticamente capaces de ese arrastre que es común llamar "carismático" sino muy especiales situaciones de quiebra del modelo anterior, como puede representar la agresión militar externa.

La muerte simultánea de Flores y de Berro había dejado al país privado de estas figuras de prestigio y arrastre múltiple en el ámbito urbano y rural, a nivel de clase alta, media y popular, en el sector civil, el militar y el partidario, que pudieran haber asumido ese inestable compromiso entre reclamos y concesiones que fue casi siempre —como la mayor parte de las políticas— nuestra política tradicional.

Esbozados estos condicionantes, es posible ver que en el Uruguay de principios de la octava década del 800 se daba una situación muy curiosa. El ala doctoral de la clase dirigente, ganada en su mayoría por ese peculiar extremismo juvenil que fue la ideología principista dio, enfrentada a la responsabilidad del poder y por más de un lustro, pruebas desbordantes de su remotismo y su bizantinismo irremediables, de su elitismo presuntuoso. Esta última característica, en especial, le ganó la hostilidad y el rencor de los sectores menos favorecidos, el militar, entre otros <sup>(37)</sup>. Además, no parece exagerado afirmar que, en cualquiera de los matices partidarios o "grupúsculos en que se dividiera, siempre mostraba una radical inadecuación a las condiciones del "país real" y a las terapéuticas simples pero efectivas que su promoción reclamaba. Por otra parte, el sector bancario-financiero que tuvo su figura política prominente en Pedro Varela llenó con el ruido y el gravoso impacto de su conducta los años que corren entre la muerte de Flores y la ascensión de Latorre. Quedaba la clase alta rural, cuya ideología y comportamientos políticos tan profundamente se han estudiado hace poco <sup>(38)</sup> como eventual titular del poder. No son claras las causas de su abstención de pujar para sí misma la autoridad. Puede haber pesado —y sólo enuncio aquí una serie de hipótesis— su alta proporción de extranjeros <sup>(39)</sup>. Pudo tener influencia el porcentaje también considerable de propietarios residentes en sus tierras y alejados, por ello, del tráfico montevideano y de cualquier posible acción de respaldo. Pudo actuar la división partidaria blanco-colorada que trababa a la clase alta rural para una conducta política unívoca que importara por ello decisiones más complejas que el apoyo a una dirección política externa al sector. Pesó también —tal vez— la normal falta de capacidades y destre-

zas para que una clase del tipo a la que aludo se haga cargo del poder por sí misma, una alternativa que es posible haya sido contemplada en la corriente de disconformidad por la gestión doctoral durante los períodos presidenciales de Batlle y, sobre todo, de Ellauri. Pudo influir, por fin, la debilidad de asiento montevideano que para la clase propietaria rural representaba la insuficiente trabazón con los intereses del alto comercio urbano. Ese alto comercio urbano y mayoritariamente extranjero que por casi tres décadas desde la caída de Pedro Varela, —piénsese en el "orismo"— constituyó un poderoso "grupo de veto" y fijaba pautas económicas y financieras prácticamente incontrastables.

Podrá argüirse que este descarte tiene un cierto sabor retórico, o, es otra manera de decirlo, deliberadamente justificativo. También el ejército —que puede sinonimizarse a "fuerzas armadas" hasta muy entrado el siglo XX— estaba lejos de presentarse como una institución coherente y estructurada, mínimamente habilitada para la asunción del poder hacia esos tiempos. Los años que corren entre la muerte de Flores y la emergencia de Latorre (1868-1875) la oscura etapa del "candombe y tripotaje" de que habló Juan Carlos Gómez, son años de una auténtica anarquía militar que poco tenía que envidiar a la del Bajo Imperio. Los Caraballo, Máximo Pérez, Nicasio Borges, "Goyo" Suárez, los "bajaes" departamentales, enfrentados sin cesar los unos contra los otros pero conjugados siempre en un cuadro de jaque permanente a la débil autoridad legal, ahondan también, a su modo, este "vacío de poder" (40). Lo que marca la diferencia entre el ejército y los otros grupos sociales es que, además de disponer el primero de un respetable "cuántum" de fuerza material, supo enjugar desde dentro esta indiferenciación de alto nivel. Es probable que la misma estructura naturalmente jerárquica de la institución militar haya facilitado la operación. Lo que equivale a decir la aparición de un "primus inter pares" de los jefes de batallón —primero Latorre, después Santos— que nunca en forma completa pero sí suficiente consiguieron enfrentar por cierto tiempo las más desmandadas, disruptivas ambiciones.

Tenidos en cuenta estos parámetros es posible registrar en los diez años del "latorrismo" y el "santismo" —bastante diferentes por otra parte entre sí—, algunas peculiaridades.

Si el militarismo representa la asunción por parte de los cuadros de mando de todos

los roles político-administrativos decisivos, ni el período de Latorre ni el de Santos registran nada parecido. Ambos gobernaron con el cuantioso elemento civil colaboracionista que desde el pleno asentimiento hasta complicadas justificaciones y reservas optó por respaldar la gestión de la autoridad de turno (41). Tal vez, pese a la simplicidad arcaica del aparato estatal de la época, una oficialidad formada en los entreveros y de muy relativa habilitación cultural y técnica no admitía —a la inversa de la condición de un ejército moderno— otra elección.

Si el militarismo es sinónimo del clásico "pretorianismo" romano y sudamericano con sus formas de saqueo, violencia desatada y privilegio ostentoso, debe hacerse en este punto una distinción. Respecto a Latorre, aunque se haya hecho tanto caudal de innegables actos de violencias y de crueldad, hay que observar que buena parte de ellos se ejercieron en el "endogrupo" militar sobre algunos elementos casi profesionalmente levantiscos y conspiratorios. Los que tuvieron por teatro la campaña más que las consuetudinarias violencias de aquel pretorianismo, respondieron a una dura, básicamente impersonal política de orden público material que golpeó sin pausa a cierto nivel que en lo político y delictivo (como después se aunarían en otras y hasta presentes modalidades) aparecían inextricablemente mezclados (42). Más allá de esas dos líneas, fue justamente una de las características de la gestión de Latorre la imposición de una implacable disciplina militar con represión terrible de todas las formas de apropiación y de saqueo, persistente temperamento que contribuyó tal vez más que ningún otro a la buena opinión que por lo menos fugazmente en muchas capas sociales la dictadura contó (43). Menos claros son a este respecto los trazos de las distintas etapas de la gestión de Santos-Vidal (1880-1886), que en esto, como en otras características se aproximan tanto más que la de su antecesor al tradicional patrón del militarismo lationamericano (44).

El capítulo de los privilegios de los altos mandos y de la oficialidad y del volumen de los contingentes armados es virtualmente una piedra de toque de todo militarismo. Aquí también divergen las posiciones de Latorre y de Santos. Mientras el primero rechaza el grado de general y se rebaja un tercio el sueldo de presidente (45) el segundo culmina, ya en la preeminencia política, una carrera militar meteórica y acumula una grande y ostensible fortuna (46). Mientras el primero estabiliza el

crecimiento del ejército recargándolo por demás con resistidas funciones de policía como medio de enérgica restricción presupuestal, el segundo reinvierte esta línea gubernativa aunque no drásticamente <sup>(47)</sup>. El nivel de sueldos militares (actividad y retiro) era y siguió siendo bajo <sup>(48)</sup>, no robusteciendo la percepción de un "tipo militarista". Pero Santos se las arregló para favorecer los intereses de los altos jefes por múltiples e irregulares conductos <sup>(49)</sup>. Latorre despolitiza, o mejor, despartidiza enérgicamente al ejército muy politizado y partidariado por Flores <sup>(50)</sup>; Santos, no sin tener, aunque en menor grado que Latorre, el apoyo de caudillos departamentales blancos, trató de modelar un ejército manifiesta y hasta agresivamente colorado, con resultados a corto y largo plazo a los que poco más adelante haremos referencia <sup>(51)</sup>.

## DOS ESTILOS POLÍTICO-CASTRENSES

El estilo básico de acción de las dos presidencias-dictaduras es, en suma, en extremo antagónico. Latorre, carente de condiciones de caudillo, como el mismo Santos se encargaría de señalárselo, <sup>(52)</sup> o tal vez de modo más preciso, renuente o desdeñoso a toda labor política tendiente a adquirir lo que alguien ha llamado un "carisma espúreo", pero efectivo, <sup>(53)</sup> encarna en un grado muy alto de pureza la "ideología militar" por antonomasia que conforma la sistematización y racionalización de determinados valores. El énfasis puesto en un sentido exterior, virtualmente policiaco, del "orden" está abonado en él por un cuantioso y muy sabido anecdótico. El apego al contorno físico en que se nace y se crece —que puede ser "localismo"; que puede ser "patriotismo"— se imbricaba en él con el mandato moral de una "tarea" a realizar en ese lugar en que el nacimiento nos inscribió. <sup>(54)</sup> Un estricto igualitarismo en premios y en castigos <sup>(55)</sup> no creía contradecirse con un respeto casi religioso por las jerarquías del rango y la fortuna, prácticamente siempre preservadas durante su gobierno, fueran cuales fueren sus actitudes políticas. La constelación de valores que es común calificar de "puritanos" tan subrayados en la mentalidad militar <sup>(56)</sup> se concretaba en su caso en las persistentes devociones por el trabajo empecinado, una sobriedad llevada hasta la más estricta parquedad, la profesión de una honestidad de la más rancia cepa pequeño-burguesa y, sobre todo, de una drástica "eficacia" habituada a prescindir de

formalidades. <sup>(57)</sup> De esta prescindencia de formalidades que no es una característica específica de la conducta militar, puesto que ésta se mueve entre muchas de ellas, hay que decir que supo apearse de tal comportamiento en aquellas ocasiones en que creyó que se hallaban en juego ciertas regularidades imprescindibles de la vida estatal <sup>(58)</sup>. También hay que decir que la mencionada postura en pro de una eficacia sin reglas asumió en determinadas funciones del dictador, como en las famosas audiencias del Fuerte, modos de decidir justicieros, bonachones y sensatos en los que persiste algo así como el añejo sabor de los fallos de Sancho Panza en la ínsula Barataria <sup>(59)</sup>. Muy distinto es el estilo de acción de Santos, típico aventurero militar que parece haber actuado bajo la obsesión de duplicar en la destartalada aldea platense el brillo cesáreo de Napoleón III. No es la primera vez que nos referimos a la difundida acción mundial y latinoamericana de esos dos arquetipos de éxito militar y político que fueron los Napoleones primero y tercero <sup>(60)</sup>. Si el "Gran Corso" imantó la personalidad facciosa de Melchor Pacheco y Obes, a pocos —con la excepción tal vez de Francisco Solano López— parece haber deslumbrado más que a Santos el príncipe plebiscitario de 1851. Con cualidades que es seguro que la brevedad relampagueante de su carrera no permitió efectivizar con plenitud, Santos intentó visiblemente tejer en torno suyo el sistema de relaciones del caudillismo militar. <sup>(61)</sup> Si Latorre rehuía las manifestaciones, <sup>(62)</sup> Santos se complacía con todas las exteriorizaciones de apoyo, por amañadas que fueran. Si Latorre era ordenado y cicatero, Santos, en tiempos de crónica inopia presupuestal, descuidada los arbitrios para paliarla y prefiere duplicar los canales institucionales de pago con un sistema de liberalidades planeado para generar el agradecido sostén de ciertos sectores (especuladores, pensionarios, y, sobre todo, militares). Representa bien, en verdad, la forma económica que Max Weber llamó "prebendaria" desviando temporalmente esa línea de larga duración que es la racionalización modernizadora del estado uruguayo <sup>(63)</sup>. La estructuración de un séquito político seguro parece haber sido una de las obsesiones de la política santista: su política de respaldo personal a los jefes de batallón, sus mimos a la soldadesca, sus felices incursiones dentro de la clase alta civil con el evidente designio de dividirla, lo señalan bastante inequívocamente. Menos calculado que lo anterior (en lo que igualmente pudo operar más el gesto intuitivo que el

designio racional) están los grandes gestos de magnanimidad y perdón, <sup>(64)</sup> el escrupuloso cuidado por la cultura y la civilidad de la palabra y el trato, tan característico de quien, originario de nivel humilde y formado en el ámbito áspero del cuartel, se vio reiteradamente elogiar —tal vez como único elogio— el haber sabido borrar de su atildada persona las huellas de su pasado.

Pero todas estas actitudes, con haber representado interesantes primicias del tipo, no llegaron obviamente a configurar el dechado del "héroe militar", al que sin duda quiso Santos empinarse, en pos de los claros antecedentes que en nuestra historia importaron las figuras de Artigas, Oribe, Rivera, Lavalleja, Pacheco y Obes y Flores. <sup>(65)</sup>

## UN ESPECTRO DE POSIBILIDADES

Ahora bien: esta verificación impone recordar que la del "héroe militar" representó la forma habitual —y mínima— del militarismo latinoamericano, con su jefe de entorchados rodeado por el séquito mixto de "notables", de logreros, de jefes de fuerzas. Quedaba al margen del espectro el "pretorianismo puro", esto es, la asunción corporativa del poder total por las fuerzas armadas. Las razones que militaron para que entre 1875 y 1886 no haya cuajado tal tipo ya han sido referidas aquí: con todo, deben mencionarse ciertas manifestaciones, que entre 1873 y 1876 pudieron representar, si algunos factores no hubieran fallado, ese modelo alternativo del "héroe militar" que es el modelo de la "junta".

Quién dice "junta" dice el rope de un cuerpo armado que actúa orgánicamente conducido por un círculo superior de iguales, de los que sólo por razones de función se destacará uno más que los otros, como bien pudo ser el caso de Latorre y como se repite en los tramos iniciales de los presentes dominios militares en Argentina y Perú.

Hasta 1870 pocos antecedentes tenía el ejército uruguayo de tal tipo de acción colectiva, salvo modestas gestiones de "grupo de presión" y aun "grupo de petición" contra las disposiciones inhabilitantes de la carta del XXX o en materia de pago presupuestal. <sup>(66)</sup> En el Montevideo de la Defensa, cierto es, el gobierno hubo de doblegarse a menudo a las exigencias de los jefes —fueron famosas en este renglón las prepotencias de Pacheco—, pero, y por eso mismo, difícil es hablar durante ese período de globales imposiciones del elemento militar.

El cuadro cambia sustancialmente a partir del interinato de Gomensoro: 1873, con la salida a la calle para imponer la aceptación del doctor Ellauri, <sup>(67)</sup> con la fundación de la "Sociedad Militar" por los jefes de batallón, <sup>(68)</sup> es un año clave. Se fue sin duda fortaleciendo rápidamente este espíritu de cuerpo bajo el impacto mismo de las decisiones tomadas, como lo prueba el manifiesto del 13 de enero de 1875, ese documento *mezcla de premoniciones románticas y trapisondeo político*, como con justicia se le ha calificado, <sup>(69)</sup> pero también, especialmente, el documento secreto firmado por los jefes el 28 de febrero de 1876 en apoyo de las pretensiones de Latorre y cuya existencia fue discutida durante tanto tiempo. <sup>(70)</sup> El curso posterior de los acontecimientos, entre los que no dejó sin duda de pesar la ríspida indocilidad del mismo Latorre quebró la unidad. Ella, sin embargo, no es difícil percibir como latente a lo largo de toda aquella década y sirvió de contrapeso a esa otra potencial división que, tras su plenitud entre 1868 y 1872, nunca fue cancelada del todo. <sup>(71)</sup>

Sintetizando lo precedente, puede concluirse que entre 1875-1886 se perfiló en nuestro país un tipo militarista mínimo configurado por el desplazamiento inicial de las autoridades civiles regularmente elegidas en el motín del 15 de enero de 1875. <sup>(72)</sup> El desarrollo ulterior de los sucesos peculiariza varios matices de predominio militar y permite la referencia a diversos tipos de relación entre el poder civil y el poder castrense. <sup>(73)</sup> En el gobierno de Latorre se hacen presentes muchos rasgos de lo que se ha dado en llamar "administración interina" y "gobierno fideicomisario" por los mandos militares. El ostensible cuidado que, a través de toda la década, se da por llenar las formas regulares del proceso electoral y de los modos de sucesión (por trampeados o deficientes que ellos fueran) se sitúa entre el modo de "control de la elite gobernante" por medio de la fiscalización de elección y sucesión y, accidentalmente, en el de "los militares como orientadores de la política". La concreción de las dos últimas modalidades se intensificó durante los interinatos de Francisco A. Vidal, en los que puede hablarse incluso del "grupo de veto" o de "poder tras el poder" que representa la voluntad del ejército. <sup>(74)</sup> Pero este poder último, decisivo, si se le entiende ejercido corporativamente, por el conjunto de los jefes, esta orientación de la política, este control del equipo gubernativo no son de ninguna manera visibles si se les busca titula-

idad en la misma institución militar. Lo único evidente es la acción de dos personalidades con investidura militar que se benefician de un proceso inicial de desalojo de la autoridad civil y maniobran después diversamente entre los grupos políticos y sociales, contando con el apoyo tácito o explícito de los cuadros armados. Validos del vacío inicial de poder por el que irrumpieron y por la posterior debilidad y división de sus adversarios buscaron habitualmente dirigir su acción por los canales institucionales regulares o trataron de recomponerlos, incluso, trabajosamente. Demás está decir, por otra parte, que faltó a lo largo de todo el periodo el ingrediente típico de un sistema militarista que importa la imposición a toda la sociedad de los valores militares y la movilización consiguiente de ella hacia fines de agresión. El discontinuo estructural del país, la misma endeblez material de la comunidad nacional, el débil poder de socialización política que las técnicas a disposición del poder central permitían, explican todo ello de modo más que suficiente.

El orden de clases fue preservado en su integridad, lo que no es tan obvio aunque así le parezca al lector de nuestros días. Los temores apocalípticos de la elite letrada ciudadana preveían otra cosa; bajo la influencia de los pensadores liberales franceses que, desde Tocqueville, iban batiendo una sola salsa con "centralismo", "gobierno fuerte", "socialismo", "dictadura" y "bonapartismo", se esperó la peor.<sup>(75)</sup> *La sociedad anónima de dos mil bayonetas*,<sup>(76)</sup> con todo lo que pudiera tener de verdad como reflejo de una coyuntura algo anterior, cuadra bien con estas aprehensiones. Unas aprehensiones que ahondaba el desprecio social de la crema ciudadana hacia el "carretero" o "carretillero" Santos<sup>(77)</sup> y los riesgos anejos de movilidad clasista del eventual dominio caudillesco y de la imposición de una institución que, como el ejército, siempre representa una vía de capilaridad social. Sobre todo cuando, como en el Uruguay de 1880, los caminos hacia la tierra y la riqueza mueble no están abiertos sino a muy pocos. Sin intención de extremar este examen, dígame todavía que se impone un cotejo tal vez fecundo entre la década de nuestras presidencias militares y el "roquismo" (no el "rosismo") argentino. Ciertos trazos: populismo, laicismo, los identifican como movimientos de integración y apertura jugando dentro de los límites permitidos por una estricta base burguesa.

## 1886-1898: EL EJÉRCITO ENTRE DOS ÉPOCAS

Resulta difícil creer que se haya podido pasar, casi sin transiciones, de la llamada etapa "militarista" a lo que se califica como "modelo democrático" de un ejército apolítico, técnico y profesional. Tal es, sin embargo, el parecer que se desprende tácitamente de una buena proporción de la historiografía dedicada a estos tiempos. La disolución del Quinto de Cazadores, por el presidente Tajes, el 28 de diciembre de 1886 habría bastado para operar el milagro.<sup>(78)</sup>

Sin negar la alta capacidad de ciertas decisiones audaces y exitosas de provocar un auténtico cambio cualitativo, parece obvio que el proceso no se dio de modo tan limpiamente sucesivo y lineal y que caben, por ello, algunas alternativas a proponer.

La primera, sobre la que me he ya extendido; es la de que el "militarismo" del primer momento de la secuencia no haya poseído la consistencia, la coherencia de que se ha solido dotarlo.

La segunda, es que haya existido un periodo de transición, cuyos límites quedarían a fijar, en el que el ejército, como cuerpo, no se decidió a apearse de sus anteriores normas de conducta aunque sí no tuvo fuerzas —era distinta la constelación del poder; operaban ya otros factores de contención— para irrumpir hasta el centro mismo del mando estatal.

La tercera, bastante confundible con la anterior, es que el "modelo democrático" de un poder militar despolitizado y obediencia se haya hecho efectivo bastante más tarde de lo que la apología del "Uruguay moderno" suele pensar. Y tal vez —aunque esto sea secundario— de que ese modelo nunca se haya concretado de manera tan perfecta como se ha supuesto.

El 25 de agosto de 1885 tuvo lugar la fundación de la "Academia General" o Colegio Militar como, diversamente se llamó en el curso de los tiempos a la que hoy designamos como Escuela Militar.<sup>(79)</sup> La presencia de una institución de este tipo representa incuestionablemente un indicador objetivo de tecnificación y profesionalización que nunca ha faltado en los procesos modernizadores que conducen a la subordinación militar a la autoridad civil. En "Veinticinco días de campo" de 1886,<sup>(80)</sup> Manuel Bernárdez registró durante la gira de estudios de los cadetes en el interior del país, el ritmo de los pasos de la mucha-

hada fundadora. Suena, todavía hoy, como ligero, esperanzado, vibrante.

Todo proceso de modernización es básicamente asincrónico y, en esta etapa, los militares parecen conscientes de su situación pionera respecto a otros sectores del país. Pero resulta mucho más seguro apuntar que con la erección de la Escuela Militar se dio un salto abrupto con relación a los viejos cuadros de promoción informal, educación empírica y cerril partidarismo. Con todo, una bandada de golondrinas no hace verano y la crisis y caída del "colectivismo" en 1897-1898 suscitó la intentona de la noche del 4 de julio de 1898.<sup>(81)</sup> La responsabilidad que en ella tuvieron ciertos jefes —Santos Arribio, Ricardo Esteban, Casimiro García y Miguel A. Navajas— que habían acompañado a Latorre en 1875 o habían culminado su carrera durante las presidencias militares es suficiente prueba de que los reflejos de la generación castrense dominante poco habían variado en un cuarto de siglo.<sup>(82)</sup> No altera esta verificación el hecho del contraste muy nítido entre la índole más bien extrapartidaria (que los eventos posteriores ratificaron) del motín del 15 de enero de 1875 y las justificaciones coloradísimas, menos documentadas pero ciertas, del golpe anticuista. Todo lo más que puede decirse es que la reacción de los mandos desplazados en su preeminencia por la evolución política del país, la defensa de la angosta oligarquía política dirigente, que la muerte de Idiarte Borda había dejado sin su primordial sostén presidencial, había aprendido a usar el poderoso señuelo partidario. Y por ello, llegada la supuesta ocasión propicia creyó que él podía ser eficaz contra un Cuestas embarcado en una coparticipación que implicaba, a la corta o a la larga, la descoloradización de una parte sustancial de la república. Pero con todo lo que lo precedente pueda poseer de motivación auténtica o de mera coonestación, de justificación "ad-hoc", él nos lleva a señalar la decisiva circunstancia que explica más que ninguna otra la omisión castrense en el Uruguay del siglo XX. Tal vez sea a Santos y a Herrera y Obes que se deba primordialmente este fenómeno de la intensa impregnación colorada de las fuerzas armadas, que cambió el cuadro de los factores de decisión política, cuando advino la etapa en que existieron verdaderos partidos o, por lo menos, verdaderos jefes de ellos.

## LA INTEGRACIÓN POLITICA DE LAS FUERZAS ARMADAS

Las dos categorías elaboradas por la sociología política funcionalista que son la "articulación" y la "agregación" de "intereses" resultan particularmente idóneas para comprender este factor tan decisivo de nuestro proceso histórico. La función de los grupos es, entre otras, la de "articular" —plantear, prestigiar, gestionar— la satisfacción de determinados intereses; la de los partidos políticos cabales es la de "agregarlos", aunque no ciertamente como una yuxtaposición, una mera suma, sino mediante una labor, no siempre planeada, por lo general empírica, urgida, intuitiva, de conciliación, regateo, síntesis, recorte. Partidos fuertemente disciplinados y estructurados —como lo atestigua la larga experiencia inglesa— quieren decir que las presiones de los grupos sociales, por fuertes, enérgicas que ellas sean, han de pasar a través de ellos y ser sometidas a determinadas podas, enlentecimientos y prorrogaos.<sup>(83)</sup>

Aunque nuestros partidos colorado y nacional de fines de siglo estuvieran muy distantes de un partido conservador y laborista de su tiempo de más plena forma (que no es por cierto el presente), un cotejo del caso uruguayo con casi todos los restantes de Latinoamérica es bastante revelador de nuestra peculiaridad. El eficiente poder "agregador" de nuestros partidos tradicionales, por lo menos en términos políticos y disciplinarios, alojó y reguló —no hay otra manera de decirlo— en una de sus alas, la colorada, el siempre relativamente alto potencial de fuerza, de irrupción autoritaria de nuestras instituciones armadas. Por eso el proceso de dogmática coloradización cumplida dentro de ellas entre 1880 y 1900 aproximadamente, puede juzgarse a la distancia como una operación de elevada rentabilidad política para el sistema vigente de partidos. Y si hablamos de sistema, incluimos en él al sector nacionalista, que aparecía como inmediatamente víctima de esa partidarización tan acentuada de una parte esencial del estado uruguayo.

Ejército nacional igual a ejército colorado se convirtió durante varias décadas en la "regla de oro" de la constelación del poder político del país. Las biografías, las memorias recatan a menudo la índole excéntrica, casi energuménica que esta pasión colorada asumió a todos los niveles de los mandos, especialmente en el interior del país, en el que la pugna

partidaria solía ser (y lo siguió siendo) porfiada, frontal y más personalizada que en Montevideo.<sup>(84)</sup> Y aún podría decirse que el margen de autonomía que ciertos jefes inquietos defendieron frente a la constricción partidaria fue la garantía de la "autenticidad" del coloradismo que gobernaba, al modo con que pocos años antes tratara de justificarse el motín del 4 de julio. Lo que sí parece fuera de duda que las dos últimas guerras civiles de 1897 y 1904, con todos los esfuerzos que exigió en ambas ocasiones la imposición de la autoridad legal resultaron un poderoso factor corroborante de este proceso. Ello se hace más notorio si se tiene especialmente en cuenta que, frente a los dos prestigiosos señuelos de la acción revolucionaria que importaban el reclamo de libertad y equidad políticas y honestidad administrativa, poco impacto estimulante tenía el mero —y poco asentido socialmente— principio de la afirmación de la autoridad. Fue entonces la apelación a una tradición partidaria investida míticamente con todas las mayúsculas del "ideal" el potente movilizador de las fuerzas armadas del gobierno. Que no fue un simple truco propagandístico usable y sustituible sino un estado espiritual de honda convicción estuvieron en situación de probarlo casi todas las generaciones militares del país que prolongaron su actividad hasta muy avanzada nuestra centuria.

## VIEJOS Y NUEVOS REFLEJOS

Es habitual simplificar el curso de nuestra historia cívico-militar afirmando que el período marcado por la presencia dominante de Batlle (1903-1929) representa la adopción nacional del "modelo democrático" de ejército político, técnico, subordinado, abocado integralmente a las dos tareas de vigilancia de la soberanía nacional y preservación del orden público.

No hay inconveniente en aceptar que hacia el final de la etapa mencionada este esquema se hallaba sólidamente concretado; las irregularidades se pueden dejar a cuenta de la inevitable distancia que opera siempre entre un "modelo" y la realidad. En grandes líneas, es obvio que el ser el ejército tan arrematadamente colorado y la situación política centrarse en torno al Partido Colorado como "partido dominante" hizo fluido el paso a un ejército técnico, profesional y obediente a la autoridad. Pero es probable que algunas variantes puedan ser señaladas con rango de mayor entidad que el de simples matices.

El primero es el de que Batlle heredó este ejército colorado y no parece haber sentido jamás la tentación ya no de trocar su color sino de decolorarlo en forma apreciable. Obligado a contar con los mandos formados durante el militarismo —Eduardo Vázquez, Bernassa y Jerez, Galarza tenían un ostensible pasado laborista o santista—, mantiene, eso sí, una razonable postura de desconfianza (que por otra parte era actitud común en él salvo con los muy cercanos). El aumento de las regiones militares y la rotación de los jefes entre ellas, los recelos frente a Benavente son una prueba clara de esto.

En segundo término hay que afirmar que, gobernante civilista por antonomasia, Batlle prefirió un ejército confinado en sus dos tareas tradicionales de orden público y vigilancia de la soberanía, sin emplearlo —lo que constituye tradición más común de lo que se cree en los presidentes uruguayos— como factor directo de poder entre los muchos y muy eficaces que en su mano estuvieron<sup>(85)</sup>. Esto es lo cierto y lo admisible en una medida que seguramente ha alterado la tan recordada calificación de "fanático de la legalidad" con que le distinguía su beneficiado don Juan Zorrilla de San Martín. Sobre este punto hay que decir que si tal consistencia tuvo su fe en la regularidad y juridicidad de los procedimientos políticos, Batlle fue un fanático que se concedió la prima de ciertos escepticismos. Entre ellos importa ya no su decidida actuación en apoyo del golpe de estado de febrero de 1898, sino su suficientemente documentada gestión de "La Cerrillada", en febrero de 1927, dos años antes de su muerte y cuando el estadista maduro, a diferencia de su situación en el "cuéstismo", había alcanzado su definitivo perfil y el sentido cabal de su obra.<sup>(86)</sup> Por eso, sin ni siquiera entrar en el justiprecio ético-político de ambos episodios, parece ligeramente exagerada alguna opinión reciente<sup>(87)</sup> en abono de que Batlle "implantó" la tradición civilista de las fuerzas armadas uruguayas, aun dejando también al margen la consideración de si es posible implantar sólidamente desde fuera una "tradición" en cuerpo de tan sólida trama institucional como lo es un ejército regular. Y soslayando igualmente el punto de si esta modulación civilista no se hallaba ya muy adelantada a partir de 1886 como lo prueba la eficaz represión del motín de 1898 y la ausencia de conatos posteriores.

Por si ello fuera poco, es indudable que a lo largo de ese primer tercio de siglo del país ciertas fuerzas endógenas y exógenas tra-

bajaron la todavía relativamente considerable entidad de las fuerzas armadas nacionales. El peso político del sector castrense, su incidencia en las grandes decisiones públicas son siempre el resultado de un juego complejo de variables. Entre esas variables sobresalen el origen social del sector castrense de mando y los factores de socialización interna que lo robustezcan o lo debiliten: la concepción y la imagen que esas fuerzas armadas posean, tanto ellas mismas como los conglomerados de poder político, económico y social que las entornan, las corrientes ideológicas y de opinión que actúan sobre tales concepciones, las exigencias y los reclamos de funciones tradicionales o nuevas que tanto desde el interior del país como desde el área internacional se propongan a la operación de las armas

## EL EJÉRCITO Y EL PERÍODO BATLLISTA

Parece evidente que durante este primer cuarto de siglo que ahora tenemos bajo nuestra vista, esa postura política del ejército, esa concepción de la propia tarea hubo de configurarse —podría decirse todavía: hubo de abrirse paso— teniendo primordialmente en cuenta la voluntad política más persistente y más considerable —si no siempre la dominante— que en el Uruguay operó por esos años.

La posición de Batlle y el batllismo sobre el ejército y los problemas de la defensa nacional es, probablemente, la zona más matizada, más compleja y aún más ambigua de su sistema ideológico. Pues puede afirmarse, para comenzar, que dados otros componentes de ese sistema ideológico y, en especial, los valores implícitos, últimos que tras las "posiciones", el "programa" operaron, Batlle no debía hallarse lejos del frontal repudio de las fuerzas armadas como institución, del de la fuerza, como ejercicio y —ni qué decirlo— de la guerra como recurso. Poco distante, para aludir a puntos de referencia de aquel tiempo de la postura del tolstoísmo o de ciertas formas de anarquismo pacífico. La tonalidad y el peso de los ingredientes "utópicos" que se hacían presentes en su mentalidad difícilmente pudieron orientarlo hacia otra dirección<sup>(88)</sup>. ¿Cómo compaginar esta aseveración con el hecho perfectamente establecido de que entre 1903 y 1919, especialmente, las fuerzas militares fueran dotadas de nuevos armamentos, afirmada su especialización, incrementado su poder? Batlle era un hombre político en el más ca-

bal sentido de la palabra y el jefe indiscutido —primero— la figura más relevante —después— de un partido que había consolidado su hegemonía colorando el ejército sin empacho, sirviéndose de él en todos los eventos decisivos de desafío. Con la amenaza de un levantamiento blanco que sobrevivió largamente al fin de 1904, a la muerte de Saravia, Batlle no podía, ya no dejar la herramienta que en cualquier momento podía necesitar, sino siquiera atenuar por medidas eficaces la decidida militancia partidaria del sector castrense. A este respecto es bien revelador su rechazo a la instauración del servicio militar obligatorio propuesto en las bases de paz de las fuerzas revolucionarias en 1904<sup>(89)</sup>. Este temor a los eventuales efectos de una amplia conscripción militar entre la juventud de la campaña —versión al fin del tradicional requemor colorado a la institución de la "guardia nacional"— era compartida también por otros prohombres de su partido<sup>(90)</sup>. Esta posición de estrategia partidaria mas bien cerrada, pudo dignificarse posteriormente, es cierto, a través de la informal comprobación de la impopularidad de las iniciativas que se escalearon tesoneramente en el país entre 1910 y 1943 en pro de la implantación de alguna forma compulsiva y universal de "servicio" e "instrucciones" militares.

Pero esa postura negativa debe recortarse mucho más de lo que era previsible. Numerosos textos del jefe civil, puntualmente exhumados en 1943, en oportunidad en que su partido alteró sustancialmente su rechazo al S. M. O.<sup>(91)</sup> subrayan un Batlle desuadamentado perceptivo de la acción de los meteoros universales de la fuerza, del peligro de la agresión a las pequeñas nacionalidades, de la necesidad de defender los bienes sociales duramente ganados<sup>(92)</sup>. Son por ello muy coherentes en su posición, pública, manifiesta, los decretos de enero de 1915 creando batallones de escolares y liceales y el proyecto de ley que con las firmas de sus ministros Bernassa y Brum murió más tarde en las carpetas del Poder Legislativo<sup>(93)</sup>. Durante una de las fases del largo y aún no cerrado litigio entre Argentina y Chile, Batlle sentó el principio de la *neutralidad armada bajo un gobierno de opinión*<sup>(94)</sup> y la fórmula ciñe a lo que pudiérase llamar "la media" de la postura batllista tanto en materia militar como en la política internacional que correspondía al país frente a las amenazas más cercanas.

Procede aquí —antes de que se nos compliquen de nuevo las líneas— la remisión más

primaria a la estructura social. En un país en proceso franco (dejemos aparte el tema de su solidez) de modernización, protagonizado por un estado sostenido en sectores relativamente dinámicos de las nuevas clases medias y un naciente proletariado muy integrado al proyecto, es casi seguro que unos cuadros castrenses reclutados en proporción abrumadora en esas mismas clases medias no constituyan "per se" un factor de disturbios. Sobre esta evidencia sustancial incidirán, es cierto, las variantes doctrinales y partidarias más factibles, actuando con la latitud que la misma y tan clásica inestabilidad de reflejos políticos y sociales de los sectores medios le proporcionan.

## EL PRINCIPIO DE LA DISIDENCIA

Porque es imposible dejar de advertir que, a medida que el batllismo fue perfilando su línea ideológica y radicalizando sus posiciones iniciales, buena proporción de éstas habían de chocar frontalmente con los reflejos cívicos menos desarraigables de la clase militar. Su actitud ante los conflictos de clase, su política social y de inmigración, su no oculto desdén por las formas convencionales del culto patriótico<sup>(95)</sup>, su latente internacionalismo doctrinario y, tal vez más que nada la propuesta colegiada de 1913, suscitaron, sin duda alguna, una creciente disidencia militar. La formalización conservadora de la ideología de los mandos no es de ninguna manera un fenómeno irremisible, pero en la mayoría de las circunstancias resulta la proclividad más natural, más difícil de combatir, si muy específicas situaciones sociales no se hacen presentes o si contrafactores potentes no actúan contra ella. En el caso uruguayo es probable que hayan contribuido a incitar los comportamientos conservadores menos que la política gubernamental misma la propaganda de los sectores marginales de radicalización. Es el caso de la prédica de "El Diario Nuevo" de Sosa durante la primera presidencia de Batlle y de algunos grupos, como "Avanzar", en la tercera década del siglo<sup>(96)</sup>.

Entre esta corriente de innegable ostensibilidad y el tradicional resquemor del bando nacionalista, buena parte de la oficialidad tendió hacia los grupos disidentes que en el coloradismo provocó la línea político-social de Batlle. Una línea que implicaba —es detalle importante— no sólo la radicalización de que hablé sino la tentativa de imposición autoritaria del partido (y del jefe civil a través de él) sobre los presidentes que sucedieron al

mandatario de 1903 y 1911. Con la resistencia que a ella opusieron Viera y más fugazmente Brum, con el apartamiento de Sosa, dueño de un prestigio liberal propio, y con la organización riverista que, a diferencia de los grupos anteriores se filia inequívocamente en la réplica conservadora a la radicalización populista de Batlle, la oficialidad estuvo sujeta durante dos décadas a la oferta política de una variedad de partidos. Partidos que no rebasaron una media modesta, pero que estaban a menudo instrumentados a las ambiciones de quienes eran muy capaces de promover carreras y brindar muchas ventajas. El atentado perpetrado por la policía de Rocha en la persona del entonces coronel Manuel Dubra el 27 de noviembre de 1913 puede muy bien oficiarse de suceso simbólico de una ruptura que no se soldó nunca bien. El ataque tuvo lugar durante los últimos días de un período preelectoral marcado ya por la controversia colegiada y curada la víctima, el estado mayor nacionalista y colorado antibatllista —hablaron en el acto Rodó y Herrera— se encargó de subrayar con un gran banquete la importancia de la cesura.

Unos tres lustros más tarde un ministro de guerra tuvo ocasión de comunicarle a Batlle la nada agradable compulsión de la filiación política de la oficialidad<sup>(97)</sup>. Pocos años faltaban para que los "oficiales subalternos" cuyo antibatllismo alegaba Ruprecht vieran interrumpir el orden regular de los gobiernos sin pena y sin protesta, aunque también, como más de una vez se ha señalado, sin un apoyo explícito a la decisión. El golpe de estado terrista del 31 de marzo de 1933 fue ejecutado por la policía y el ejército<sup>(98)</sup>, salvo unas pocas disidencias (que después serían muy subrayadas), mostró una pasividad nada común en otras latitudes y en circunstancias similares. Si debe suponerse en las fuerzas armadas un espíritu de cuerpo medianamente activo, articulado, hay que pensar que en este inmovilismo había cierta amargura y hasta una visible indiferencia ante los avatares de una sociedad civil por la que se sentían dolorosamente incomprendidas, de las que se suponían, globalmente, víctimas

## DE LA FUNCIÓN EFECTIVA A LA FUNCIÓN NOMINAL

Cuando se intenta comprender las causas del éxito de la operación coordinada de las fuerzas militares del hemisferio que se inició tras 1942, no es posible saltarse, en lo que a

nuestro país es atinente, la condición del ejército anterior a esa fecha. Esa condición podría sintetizarse en la afirmación de que en el proceso de formación, ascenso y crisis del "Uruguay moderno", el ejército no pareció tener función alguna. Y de que, sin función visible, aceptada, efectiva, todos los demás aspectos de la institución militar se configuraron en armonía.

Una estructura reclama tanto una función, como ésta solicita aquella. Y aunque pueda decirse en el caso del ejército, que la mera presencia y la eventual intimación que de ella deriva significa de algún modo funcionar, debe replicarse a la vez que tal tipo de operancia es tan tenue que puede acercarse en ocasiones al punto cero. El destino de las fuerzas armadas en tiempos de paz es un problema tan universal y complejo que no puede ahora ni ser rozado. Pero la paz uruguaya del primer tercio del XX fue una paz muy peculiar y ella es la que ahondó la cuestión castrense.

Desde que tal vez Alejandro Magariños Cervantes la enunciara en ocasión primera en su cátedra universitaria, la idea de un país débil y pequeño que confía su destino a la protección del derecho internacional, se hizo una especie de dogma colectivo. Con fronteras terráneas estables y excelentes relaciones con el Brasil desde la segunda década del siglo, la indefinición del territorio marítimo constituirá desde aquel entonces un problema que es habitual colocar en manos de los juristas, los geógrafos y, sólo esporádicamente, de la precaria vigilancia naval. En la hipótesis de conflictos con otras motivaciones o en la de directas agresiones, la desproporción de fuerzas con los estados vecinos es tan abismal que los más optimistas planteos estratégicos no pueden ir más allá de concebir una desesperada resistencia prologal, tras la cual se han de idear —de vida o muerte— otros arbitrios.

La fácil derrota de la intentona revolucionaria de 1910 dio la medida de otra desproporción, pero ésta interna: la existente entre las fuerzas armadas del gobierno y cualesquiera que contra ellas pudieran congregarse. Por ello, y no sin que prácticamente hasta 1933 rondara ocasionalmente la alarma en torno a alguno de los infanzones de la prolífica estirpe Saravia, fue desde el gobierno que se alió de tanto en tanto el rumor novelero de alguna quiebra de la "juridicidad" a cargo del máximo militar de turno. El ministro de guerra casi nunca fue un líder natural pero, en el mejor estilo sudamericano, ha sido común atribuirle trabajos contra su superior.<sup>(99)</sup>

Quedaba, es cierto, la otra dimensión, ya no política sino social de la tarea clásica de las fuerzas armadas que es la custodia del orden interno. Pero pese a la violencia de algunas huelgas, la sociedad uruguaya era una colectividad dotada de un sólido consenso sobre sus propios fundamentos y un fuerte sentido de la legitimidad democrática. Para los casos en que éstos no alcanzaran, la policía bastó, como bastaría para faenas más trascendentes hacia el final de aquel período.

Con un repertorio de "alcos" y de "pocos" es muy difícil adicionar un guarismo muy impresionante y lo cierto es lo que poco más arriba se sostenía: en el Uruguay equilibrado del primer tercio del siglo el ejército nos aparece hoy como no teniendo función concreta. Ahora bien: es probable que éste sea un síntoma ambiguo o como tal sea apreciado. Los más, los optimistas, pensaron seguramente que ello representaba un bien. Algunos pudieron creer que no serían muy sólidos, muy duraderos unos logros que no se creía verosímil tener que defender alguna vez con las armas en la mano. Ya se apuntó<sup>(100)</sup> que, por lo menos a cierta altura de su carrera, el mismo Batlle se contó entre estos precavidos. Con todo, no es difícil rastrear que la opinión abrumadoramente mayoritaria era, hacia la tercera década del siglo, la inversa. Y que esa opinión se maduraba de lejos.

De 1910, por ejemplo, es una página de cortesía de Rodó hacia dos autores militares. "El ejército y el Ciudadano",<sup>(101)</sup> nos brinda con una precisión extrema lo que bien pudiera verse como el primer tramo de la dialéctica del arrumbamiento. Para Rodó, ese ejército de 1910, muy diferente a las mesnadas del siglo anterior, se identificaba tan absolutamente con la masa civil que el lector actual tiene la impresión de que sólo faltaba un paso más para que él, u otros, ya no lo vieran en absoluto.

Nunca pudo llegarse a tanto y nunca se llegó. Pero la sensación de nominalidad, la experiencia de una burocratización sin horizontes era tan opresiva que estalló con contornos desembozadamente políticos en ocasión tan solemne como el banquete militar con motivo del centenario de la Constitución de 1830.<sup>(102)</sup> En él las más altas autoridades militares dijeron lo ocasional y lo previsible. Pero sobre todo enjuiciaron, en tonos que iban de lo áspero a lo lastimero, algo así como un acuerdo político-social que al mismo tiempo negaba a las fuerzas armadas los medios para una relativísima eficacia y hacía objeto a to-

dos sus integrantes de un desdén lapidario. *La eficacia de nuestro ejército y de nuestra marina (...) es completamente nula*, afirmó uno de ellos, agregando que *triste y vergonzoso es el destino de un pueblo que descuida y desprecia (su) organización*.<sup>(103)</sup> *Se nos discute la legitimidad del pan*, decía el general Campos, *se nos niega la honorable trascendencia cívica de la labor que se realiza en nuestro hogar militar: el cuartel, palabra que ya empieza a ser impronunciable. Paria, desecho humano, hez de la sociedad, resaca* eran los términos que según el mismo jefe, estaba cosechando el soldado en el Uruguay de 1930.<sup>(104)</sup>

Pudiera ser exagerado un capítulo de los reproches; la elocuencia autoflagelante es, en manos de los grupos, un medio de presión ocasionalmente efectivo. No lo era, por cierto, el otro.

Después de la fundación de la Escuela Militar, trasladada en 1910 a su sede actual, les tocó el turno a los institutos técnicos de las restantes armas: entre 1914 y 1917 culminaron los procesos fundacionales, el primero muy dilatado, de la Escuela Naval y la Escuela Militar de Aeronáutica.<sup>(105)</sup> Por distintas circunstancias hubo de aplazarse una década la contratación de misiones militares francesas pero al fin, pasada la Primera Guerra Mundial, nuestras fuerzas armadas se conformaron según el prototipo prestigioso.<sup>(106)</sup> Para acrecentar el poder de fuego, Batlle y Williman habían cumplido durante sus presidencias una previsora política de adquisiciones militares y navales.<sup>(107)</sup> La reordenación y modernización de la estructura prosiguió todavía bajo los mandos de Viera y Brum<sup>(108)</sup> y es seguramente en esta segunda década del XX que alcanza su tope la relación entre el contingente armado —entre nueve y doce mil hombres en las tres armas y la policía— y la población del país.<sup>(109)</sup> A su paso por el Uruguay en 1920, el algo fantasioso José Vasconcelos creyó advertir una nación prusianizada; confiesa que —huésped oficial— le *causaba mal efecto ver tanto botón dorado de oficialidad spendioso*.<sup>(110)</sup>

Poco a poco, las dificultades presupuestarias que se acentuaron durante el período de Viera, la crisis de la primera postguerra invirtieron el curso del proceso. La declinación, al parecer, se hizo rápida y hacia mediados de la década del veinte, hacia el treinta las fuerzas armadas del país se habían convertido en unos esos organismos semiparalíticos —incluso para la emergencia de la convulsión interna de proporciones— que fueron buena parte de los

ejércitos latinoamericanos hasta las décadas del cuarenta y el cincuenta. Cualquiera uruguayo de mi generación tiene el recuerdo infantil y adolescente del paso de la artillería en los desfiles militares: las piezas infatigablemente repintadas que se suponían (tal vez no fuera cierto) de los tiempos de la guerra franco-prusiana levantaban oleadas de sorna aun entre los menos entendidos.

Todo lo anterior tiene una sola, unívoca significación. El proceso de profesionalización y tecnificación de la fuerza armada, precoz manifestación modernizadora —como ya decía— en un Uruguay regularmente más demorado en pautas tradicionales que su sector castrense, se agotó en poco más de un tercio de siglo. Lo que había sido avance respecto a la media del país se hizo inequívocamente retroceso.

La obsolescencia de los instrumentos operativos fue común a las tres armas: los equipos de la marina no se salvaron de ella y la de los de la fuerza aérea sólo resultó menos perceptible por la misma posterioridad de las primeras adquisiciones. Esa decrepitud no es, como es obvio, desglosable del proceso de evanescencia de la función o funciones que esos instrumentos habían de cumplir y que vino a constituir la variable independiente del deterioro. En tales condiciones, una profesionalización sin destino concreto había de parar en lo que paró, esto es, en "burocratización". Y esa burocratización, dándole al término todas las connotaciones de esclerosamiento institucional, de formalización con pérdida de contenidos, de rigidez complacida de su propia modalidad que le han dado una carga casi invariablemente peyorativa. Sólo la aviación —eran los tiempos heroicos de la conquista del espacio— escapó un poco con sus caídos (Boisso Lanza, Tula) del agobio. Dentro de esta institución estatal tan consciente de su atraso técnico y aun de su nominalidad pocos caminos quedaban abiertos y todos se abrían sobre horizontes mortecinos.

Es en esta época en que posiblemente culmina la acción masónica dentro de las fuerzas armadas, vertida por lo habitual hacia la pugna en torno a las promociones pero cuya influencia en la integración de los mandos con el elenco político civil sería erróneo despreñar. También, de seguro, fue a través de esa integración, que se hizo más fluida, menos abrupta la transición del ejército partidario al ejército instrumento del poder civil que fue a la postre el modelo de relación dominante hacia fines del período que estamos

considerando. Agréguese a la juventud político-partidaria y a la social —ya aludidas— este poderoso coligante de profesión ideológica y solidaridad interpersonal: un régimen en tales condiciones puede vivir tranquilo, pues no será al menos desde el cuadrante del ejército que soplen los malos vientos. <sup>(111)</sup>

Burocratización quiere también decir rutina. Vegetar en el cuartel durante años hasta parar en un magro sueldo de retiro, fue la pauta habitual de una carrera que, como es natural, no podía atraer vocaciones muy inquietas y en las que pesó —es fenómeno casi mundial— un alto coeficiente de tradición familiar. <sup>(112)</sup> La lucha por los estipendios, muy bajos siempre <sup>(113)</sup> consumió buena parte de la energía militar, aunque es aventurado decir que, regularmente, esa pugna convertiría entonces al ejército en un grupo de presión formal ni, menos, en un regulador del poder. Las decisiones más trascendentales se hicieron en este clima las atinentes a promociones, retiros y jerarquías —especialmente las de 1919— <sup>(114)</sup> sujetas todas a complicados regateos.

La constitución de 1917 atenuó en sentido liberal las prohibiciones a la actividad política de los militares, <sup>(115)</sup> pero cabría decir que fue sólo en términos muy relativos que se abrió una segunda carrera para los elementos castrenses más ambiciosos que no quisieran al mismo tiempo romper todo vínculo con su pertenencia básica. Las profesiones universitarias pueden haber representado un derivativo más eficaz: fue en esta época que comenzaron a abundar contadores, arquitectos, abogados, agrimensores en un ejército que parecía afanado en borrar sus traumas en un frenético esfuerzo de mimetismo civilista.

## LOS INSTRUMENTOS SE HACEN META: EL S.M.O.

Todo esquema ostenta específicos peligros y decir que el Uruguay del primer tercio del XX se sentía vivir en un mundo arcádico sería subrayar torpemente los trazos. El país, para comenzar, traía inscrita en su memoria colectiva aquel tercio de siglo —desde mediados de los años treinta hasta fines de los sesenta— en que nuestro destino mismo de comunidad nominalmente soberana flotó milagrosamente en el oleaje de imbricados conflictos territoriales y socio-políticos. Los prospectos expansionistas brasileños y porteños soslayados prudentemente en las políticas internacionales

públicas de nuestros vecinos mantenían su vida soterrada en la teorización de los estados mayores, los primeros planteos geo-políticos coherentes y ocasionales declaraciones de tal o cual expectabilidad cívica o militar. La guerra mundial del 14-18 (recuérdense los batallones escolares de Batlle y Brum en 1915) representó un peligro que ya el ancho amortiguador oceánico no alcanzaba a cancelar y que el acentuado y simplista dualismo ideológico con que se juzgó y se tomó emotivamente partido en ella no era tampoco, y por cierto, nada propenso a rebajar.

Con ser considerables, no fueron sin embargo, la percepción de estos eventuales meteoros externos la que agota la fundamentación de la empresa con que nuestras fuerzas armadas intentaron recobrar su influencia dentro de la sociedad y una función que pese a la endeblez de los factores materiales que al mismo tiempo la sostenían y la reclamaban, de cualquier manera hay que llamar "nacional". Vale la pena repasar los argumentos con que se prohibió en distintas ocasiones <sup>(116)</sup> la presentación de proyectos sobre servicio (o instrucción) militar obligatoria. Hay una dilatada corriente de pensamiento en la que se inscriben no sólo hombres de modalidad conservadora como Rodó, Luis Alberto de Herrera, Juan Andrés Ramírez y L. E. Azarola Gil sino intelectuales de izquierda como Álvaro Vasseur, para nombrar sólo unos pocos antes de la Segunda Guerra Mundial. Pues hay que decir que durante ésta, el consenso en torno cierto nivel de conscripción defensiva —desde el Partido Comunista hasta la confesa derecha— parece haber sido unánime.

En los primeros planteos: las bases de entendimiento presentadas por las fuerzas revolucionarias en 1904, el proyecto de Joaquín de Salterain de 1910, las razones de política interna predominan claramente. Pero es claro que si para el bando nacionalista el servicio armado obligatorio representaba una alentadora perspectiva de despartidarización de unas fuerzas armadas tan vehementemente coloradas, para hombres allegados a la facción gobernante, como Salterain o Juan Pedro Castro, este servicio podía importar una fuerza estabilizadora y antirrevolucionaria más eficaz que cualquier costosa custodia del "orden". <sup>(117)</sup> Menos específicamente coyunturales, más de uso común en Occidente fueron las justificaciones que reforzaron otros esfuerzos legislativos posteriores en pro de la obligatoriedad de instrucción o servicio militares (proyecto W. Paullier (1915); proyecto Batlle-Brum (1915),

proyecto Luis Alberto de Herrera (22-XI-1916) y proyecto Serrato-Riverós (1923).<sup>(118)</sup> En estas tentativas, que representan inequívocamente el segundo momento de esta secuencia, las razones alegadas poseen un valor contrastante, por no decir polémico, con los valores —que pudieran calificarse de “blandos”— con las metas —que podrían considerarse “hedónicas”— que estaban dando forma a la conciencia social de los sectores mayoritarios del país en un clima de facilidad, de logro definitivo, de optimismo histórico generalizado. Pues junto a los argumentos más neutros del alto costo de un ejército de enganche o al del radical mejoramiento de la cultura y los modales de los cuadros de mando; junto todavía al muy concesivo de que los modos de servicio postulados eran sobremano livianos, poseen aquel sentido polémico; replicante algunos que casi nunca faltaban. La reivindicación de la urgencia social, por ejemplo, de los valores y pautas de conducta basadas en la disciplina, la obediencia, la jerarquía, el diligente trabajo. O el de la necesidad de una actitud de vigilante defensa de nuestro patrimonio nacional-territorial, humano e ideal y el de la deseable participación y responsabilidad de todos en ella.<sup>(119)</sup> La persistente aseveración de la importancia educadora, integradora, unificadora del servicio militar sonó siempre de seguro en forma más exótica en un país con niveles aceptables de instrucción elemental y un determinado grado de integración, y “cercanía social” espontáneas, que aun todo el curso de la vida pública y social tendían a reforzar por aquellos tiempos. La percepción de los peligros del contorno sudamericano y de los más graves aun de un ámbito mundial en acelerados procesos de cambio no desapareció nunca por completo del pensamiento de algunos; asume, por ejemplo, gran importancia en políticos o diplomáticos como Luis Alberto de Herrera o Luis E. Azarola Gil.<sup>(120)</sup> A esa percepción se unía el subrayado —ya clásico desde los planteos del siglo XIX, del valor estratégico del Uruguay, cierre del abanico de un sistema de grandes ríos, llave (puesto que el estado de la tecnología tenía aún el del Amazonas en un muy distante futuro) de la cuenca geográfica más valerosa de Latinoamérica en términos económicos y demográficos.

Bajo la advertencia del formidable empuje del poder alemán en el segundo y tercer años que la 2ª Guerra Mundial, de su desborde que pareció inminente sobre el continente americano, aquellos puntos de vista adquirie-

ron una vigencia extremadamente fuerte. La inteligente acción de la propaganda anglo-americana y la misma soberbia y torpeza de ciertos sectores de las colonias alemanas de Sudamérica dieron visos de verosimilitud a la posibilidad de un irrupción muy cercana que estaría reforzada por el apoyo de las “quintas columnas” internas. La teoría del “enemigo oculto” que se explaya en el informe de la comisión designada por la convención nacional batllista de 1943<sup>(121)</sup> se hizo casi un dogma. (Y un dogma cuya refutación incluía automáticamente al disidente en aquella categoría). En tal ambiente se aprobó la ley 9.943 de julio 20 de 1940,<sup>(122)</sup> un tímido intento de instrucción militar muy discontinua, prohiendo desde las posiciones de gobierno por dos generales, Baldomir y Roletti y que muy pronto mostró su ineffectividad, puestos que las clases convocadas a los cuarteles evadían en masa la obligación.<sup>(123)</sup> En los últimos meses de 1943 el ejército, posiblemente en el primer esfuerzo coherente de relaciones públicas y propaganda que entre nosotros se propuso, replanteaba la necesidad de fortalecer la ley y darle un mínimo de coactividad; el presidente Amézaga removió la cuestión en varios discursos y el mismo partido batllista dio el consentimiento de un informe lleno de matices y cautelas.<sup>(124)</sup>

Pero ya la lucha mundial había experimentado un vuelco fundamental y el peligro parecía alejarse. Ya, también, desde 1942 se había puesto en marcha el proceso que sin una sola quiebra visible conduce hasta las fuerzas armadas uruguayas de 1969 y a su inscripción en un sistema supranacional de poder. Antes de entrar en él, vale la pena observar que el fracaso reiterado de la tentativa por implantar alguna forma de instrucción o servicio militar compulsivos, esclarece con nitidez determinadas características de la sociedad uruguaya y ciñe un complejo de factores que, aunados, hacen muy dificultoso, en cualquier circunstancia, un emprendimiento similar. Una comunidad sin enemigos exteriores ostensibles, inmediatos. Sin intereses de industria pesada que se benefician en forma sustancial con las necesidades que supone el agrandamiento de los contingentes y cuyo poder de presión es incomparablemente mayor que los de cualquier cabildeo de vendedores de material extranjero. Pero también, y sobre todo, una sociedad muy sólidamente integrada, con un sistema político de participación relativamente ampliada y un grado muy considerable de movilización y activación de demandas económi-

co-sociales. Sumese a esto en el concreto caso uruguayo la tradición de hostilidad al ejército oficial de las masas blancas del interior y la línea ideológica internacionalista, pacifista y antimilitarista de los sectores obreros cuyo apoyo tan decisivo resultaba al batllismo de los años diez y los veinte. Muy explícitamente se ha establecido que fueron tales resistencias las que empujaron, en 1923, el proyecto del presidente Serrato y su ministro Riveros. (125)

Algunos de estos trazos de la sociedad nacional prolongarán su vigencia hasta nuestros días; mientras tanto, irresistibles cambios tecnológicos y políticos le irían dando al ideal del encuadramiento militar de la colectividad una acepción bastante diferente a la que en un principio tuvo.

#### NOTAS

(1) Carlos Bañales Guimaraens: *Las Fuerzas Armadas en la crisis uruguaya*; en "Aportes", París, nº 9, julio de 1968, págs. 27-57. Las historias militares que conocemos sólo cubren el período inicial, caso de Saturnino Colman: *Ensayo de historia militar*, Montevideo, Maximino García, 1930 y Romeo Zina Fernández: *Historia Militar Nacional I*, Montevideo, Centro Militar, 1955. Debe señalarse también la ausencia del tema en el plan de la "Enciclopedia Uruguaya", en curso de publicación.

(2) En *El país de los orientales*, Montevideo, Capítulo Oriental, 1968, pág. 169.

(3) V. los estudios de Azarola Gil y. sobre todo, Juan A. Apolant: *Génesis de la familia uruguaya*, Montevideo, 1966.

(4) Cf. Zina, op. cit. pág. 84; John A. Johnson: *Militares y sociedad en América Latina*, Buenos Aires, Hachette, 1966, pág. 32.

(5) Pablo Blanco Acevedo: "El gobierno colonial en el Uruguay, 2a. edic. Montevideo, 1936, t. I, págs. 174-175. Hay que mencionar "el cuerpo del Fijo", la tropa estable española: hasta 1784 el Regimiento de Infantería de Galicia; en adelante el de Burgos. En 1801 y 1802 se formaron "milicias regladas" de voluntarios de infantería (604 plazas) y de caballería (724 plazas); de 1805 son los cuerpos de milicias, infantería y caballería de 600 plazas cada uno. El cuerpo de Blandengues, erigido por Vertiz en 1784, fue organizado en la Banda entre 1796 y 1797.

(6) Véanse las excelentes páginas de Colman (op. cit.), págs. 10-19, uno de los pocos textos solventes que tenemos sobre el tema.

(7) Gral. José R. Usera, en *El Libro del Centenario* (Montevideo, Capurro y Cia.), 1925, pág. 663.

(8) En 1815, los "Cívicos del Cabildo", durante el mando de Miguel Barreiro además del Batallón de Libertos.

(9) Los ejércitos se "organizaban", la mon-

tonera se "levantaba". Ver lenguaje de los partes en S. Pereda: *Garibaldi en el Uruguay*, Montevideo, 1915, t. II, pág. 284.

(10) Representa tema para un estudio especial la crítica de las tácticas militares montoneras en los memorialistas castrenses de mentalidad profesional, caso de José María Paz: *Memorias póstumas*, Buenos Aires, Anaconda, s. f., t. I, págs. 246; 300, t. II, págs. 105-106, 380, 433, t. III, págs. 141-143, 238-239, et passim, caso de Iriarte, en los diez volúmenes de sus recuerdos y diarios, caso de César Díaz.

(11) La única salvación de los vencidos es no esperar la salvación (Eneida, Libro II, v. 754).

(12) Cf. John Street: *Artigas and the emancipation of Uruguay*, Cambridge University Press, 1959, pág. 234 (hay versión castellana de 1967).

(13) Sobre el "continuo-civil-militar": observaciones de Raymond Baradère, en 1834 en *Doz informes acerca de la República Oriental del Uruguay en 1834-1835*, publicados por Alfredo R. Castellanos, Montevideo, 1958, pág. 67.

(14) V. Tomás de Iriarte: *Memorias: La tiranía de Rosas y el bloqueo francés*, Buenos Aires, S. I. A., 1948, pág. 71, sobre la quema de canarios refugiados en los pajonales para zafar de la leva en los alrededores de Montevideo durante la segunda presidencia de Rivera.

(15) V. n. 9.

(16) Las resistencias a la integración que se registran en las notas intercambiadas entre Lavalleja, Alvear y Martín Rodríguez entre marzo y mayo de 1826 (publicadas en *Correspondencia histórico-militar: 1826*) pueden mucho mejor responder a las proclividades y el resabio montonero subsistente en nuestra Banda que a la operancia de un místico, inverificable "espíritu nacional" que, según los pontífices de nuestro oficialismo histórico, desde Bauzá hasta Blanco Acevedo, habría actuado no ya desde ese año o el anterior sino desde los mismos tiempos de Abayubá y Yamandú.

(17) J. Ochoa de Eguileor y V. R. Beltrán: *Las Fuerzas Armadas hablan*, Buenos Aires, Paidós, 1968, pág. 32.

(18) Gino Germani, en *Argentina, sociedad de masas*, Buenos Aires, EUDEBA, 1965, pág. 231 ("Estructura social e intervención militar en América Latina", en colaboración Kalman Silvert) y en *Política y sociedad en una época de transición*, Buenos Aires, Paidós, 2a. edic. 1968, págs. 191-197.

(19) Sobre ineligibilidad legislativa de los militares: v. Juan Pivel Devoto: *Historia de los partidos y de las ideas políticas en el Uruguay* (Montevideo, 1956, t. II, págs. 41-44 y Eduardo Acevedo, en *Anales históricos del Uruguay (I-VI)*, Montevideo, Barreiro y Ramos 1933-1936, t. I, pág. 331, t. II, pág. 331; t. III, pág. 237 (proyecto de 1863 atenuando la disposición).

(20) Sobre modelos de la relación civil-militar: Herman Finer: *The man in horseback*, London, Pall Mall Press, 1962, Germani y Silvert op. cit., en n. 18; Jean Meynaud: *Política Militar*, Buenos Aires, Jorge Álvarez, 1963, págs. 40-57; Morris Janowitz: *The military in the political*

development of New Nations, Chicago, London, The University of Chicago Press, 1964, págs. 9-30, etc.

(21) V. n.º 47

(22) Abundantes referencias en Acevedo, op. cit. t. I, págs. 362, 438, 451-452, 521-523; t. II, págs. 590, 718, 755, t. III, págs. 237-238, 640, 738, 761-762, t. IV, págs. 90, 453, t. V, págs. 353, 647, t. VI, págs. 120, 412.

(23) Oribe, Rivera, Flores fueron hombres de fortuna recibida y también la acumularon en su carrera, aunque su estado económico presentó los formidables altibajos correlativos a su situación política y al manejo desaprensivo del dinero. Caso extraordinario y que merecería un especial estudio es el de Lavalleja, de similar condición a los anteriores pero con la variante de actuar acicateado por una esposa ambiciosa y ávida. Es tal vez el primer caudillo que por medio de Trápani mantiene relaciones con la alta finanza inglesa de Buenos Aires. Durante la segunda legislatura, el monto de sus reclamos por presuntos daños sufridos en sus intenciones revolucionarias de 1832, dejan escandalizada o perpleja a una asamblea que, sin embargo, le era políticamente afecta. Hacia el fin de su vida su pobreza —llega a ofrecer el alquiler de cuartos en su casa— es ostentosamente publicitada por Juan Carlos Gómez que la hace servir a sus tejemanejes políticos. "Murió pobre" se dijo en su obituario, aunque dejó una inmensa cantidad de tierras. Algunos jefes militares fueron auténticos hombres de empresa. Hacia 1820, Ventura Vázquez se asoció a Facundo Quiroga para la planeada explotación de las minas de Famatina. Décadas más tarde, Lucas Moreno aparece como un estanciero modernizador y promotor de la navegación fluvial. Los últimos intereses también los comparte Leandro Gómez, que perteneció asimismo, en 1859, al primer Directorio del Ferrocarril entre Montevideo y la Unión. Algunos jefes militares departamentales acumularon considerables fortunas agrarias aunque de un tipo más tradicional, como lo certifican las biografías de Washington Lockhart: **Máximo Pérez, caudillo de Soriano**, Mercedes, 1962 y **Vida de dos caudillos; los Galazza**, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1968. Más moderna aparece la actitud de Santos, estanciero en el Colorado (c. carta al Coronel Carlos Clark y Obregón, administrador de su estancia, de 1887: en Carlos A. Olivieri: **Rincones de historia**, Montevideo, 1958), págs. 173-176).

(24) V. en Luciano Lira: **El Paraíso Oriental**, Montevideo, 1835, t. II, págs. 235-236, el tema de la pobreza del militar frente a la fortuna del logrero civil; en Tomás de Iriarte: **Juan Manuel de Rosas y la defensa de Montevideo**, Buenos Aires, S. I. A., 1952, págs. 382-383, el planteo orgánico del asunto: el ejército excluido del sistema de atractivos materiales de la sociedad moderna; el militar paría de un cuadro social gobernado por el dinero, la avaricia, la ambición, el positivismo.

(25) Son reveladoras las muchas tentativas por terminar con el reclutamiento forzado y la extracción de las cárceles, desde la presidencia de Giró hasta fines de siglo. Como el sueldo de peón era más alto que el de soldado, los proyec-

tos se enderezaron al estímulo económico: premio al enganche durante la presidencia de Berro proyecto de Carlos Reyles, durante el periodo de Lorenzo Batlle, fijando \$ 400 anuales de sueldo; proyecto de la época de Ellauri, fijando \$ 15 mensuales y \$ 200 de prima al vencer el contrato, etc. Muchas referencias en Acevedo, op. cit. t. I, págs. 371, 386; t. II, págs. 487, 754; t. III págs. 236, 490-491, 640-641, 760-761, 800, t. IV, págs. 144, 161-163, 194, 238, 244, 363; t. V, págs. 107, 249-250, etc.

(26) En Acevedo, op. cit. t. II, pág. 487, t. III, págs. 641, 762, t. IV, págs. 168, 363, 605, t. V, pág. 404, especialmente el tema de los castigos corporales.

(27) En Salterain Herrera: **Lavalleja: la redención patria**, en "Revista Histórica", t. XXV, n.ºs. 73-75, págs. 179, 183, las deserciones y la renuencia a combatir durante la cruzada de 1825.

(28) Cf. Maquiavelo: **Discursos sobre la Primera Década de Tito Livio**, en "Obras políticas", Buenos Aires, Poseidón, 1943, Libro I, caps. 21, 22, 31 y 43, Libro II, caps. 6, 18, 19, 20; Montesquieu: **Grandeza y decadencia de los romanos**, Madrid, Colección Universal Espasa-Calpe, 1920, caps. II y III, págs. 19-29.

(29) A. de Tocqueville: **La democracia en América**, Madrid, Daniel Jorro, t. II, 1911, Parte III, caps. XXII-XXVI; Louis Smith: **La democracia y el poder militar**, Buenos Aires, Omeba, 1965; John M. Swomley: **El poder militar en los Estados Unidos**, México, Era, 1965, págs. 13-31.

(30) Los "cívicos" de Barreiro, de 1815 y los cuerpos formados en nuestra capital entre 1823 y 1829 son un antecedente obvio de la "guardia nacional". Para la evolución posterior: Acevedo, op. cit. t. I, págs. 371, 451-452, 540; t. II, págs. 590, 755-756; t. III, págs. 235-237, 641; t. V, pág. 404; Pivel Devoto: **Historia de los partidos políticos en el Uruguay**, Montevideo, 1942, t. I, pág. 337, etc. Contra la guardia Nacional: Carlos María Ramírez, **Escritos**, Montevideo 1923, artículo de 1868 págs. 148, con evidente sesgo partidario.

(31) Las excepciones: los motines de 18 de julio de 1853 y 15 de enero de 1875.

(32) Acevedo, op. cit. t. III, pág. 418 et passim.

(33) En 1852 y 1853 dominaba la idea de que la guardia nacional, cuyos jefes debían ser electos popularmente sería, por lo menos en Montevideo, mayoritariamente blanca. De ahí el proyecto de José María Muñoz para una especie de diarquía militar con cuerpos blancos y cuerpos colorados y la necesidad del aún más efectivo contrapeso del ejército regular (Acevedo, op. cit. t. II, págs. 406-407). En 1898 la fuerza potencial de la guardia nacional enfrenta la amenaza del ejército (idem. t. V, pág. 12); en 1900 y 1904 la guardia nacional montevideana es colorada y durante la última guerra civil se entrenan dieciséis batallones de 400 hombres cada uno (idem. t. V, págs. 262, 271).

(34) Para el concepto: además de la obra ya clásica de Alfred Vagts: **A history of militarism**:

civilian and military. C. Wright Mills: *La elite del poder*, México, F. C. E., 1957, pág. 211 y Jchoa de Eguileor y Beltrán: op. cit. pág. 46.

(35) *El patriado uruguayo*, Montevideo, 1961, págs. 118 y ss.; e *Historia política* ("Enciclopedia uruguaya" n° I, págs. IX-XI.

(36) Frente a la invasión de Flores el gobierno no poseía ni un sólo cañón rayado; Santos, al principio de su carrera conoció los "Menniers" de cargar por la boca. En cambio, durante el sitio de Montevideo, en 1870, se usó ya la primera ametralladora, de fabricación nacional; en 1875 se empleó por primera vez el Remington en la batalla de Perseverano; un año después se generalizó esta marca en carabina y fusil. Idiarte Borda, en 1896-1897 proveyó a la infantería de fusil Mauser y a la caballería de carabina Mauser, dotando al ejército de cañones "Canet y Bange". Latorre instituyó el telégrafo policial con fines bélicos y de seguridad. En 1884 se aprobó el Código Militar: recién entonces se desplazó la aplicación de las viejas ordenanzas militares españolas. Durante la presidencia de Herrera y Obes (1890-1894) se instituyó el Estado Mayor y los Tribunales Militares.

(37) Sobre el rencor social de la clase militar contra la crema principista: Acevedo, op. cit. t. III, pág. 772; Lockhart: *Máximo Pérez*, cit. pág. 262. Pero también hubo "militares de acción" en el principismo (Julio Herrera y Obes: *Escritos*, Montevideo, 1949, pág. 76.

(38) Jose Pedro Barrán y Benjamín Nahum: *Historia rural del Uruguay moderno*. Montevideo, 1967, t. I.

(39) En 1879 a los efectos del pago de la Contribución Directa aparecían en el interior del país 12.450 contribuyentes orientales y 14.209 extranjeros. Los primeros representaban \$ 48.780.000; los segundos \$ 68.724.000 (Acevedo, op. cit. t. IV, pág. 69).

(40) Una penetrante configuración de estas tiranías campesinas y señores feudales en los Informes de Maillefer ("Revista Histórica", t. XXVI, n°s. 76-78, págs. 351 y 370-372. Digamos de paso que si alguna demostración necesitara de la carencia de sentido nacional —y por ello coalescente— de la participación oriental en la masacre paraguaya, bastaría esta situación que fue su secuela.

(41) Sobre la colaboración civil con Latorre: Eduardo de Salterain y Herrera: *Latorre: la unidad nacional*, Montevideo, 1952, págs. 197-198, 369 et passim; Acevedo, op. cit. t. IV, págs. 13-14, 17-19, 25, etc; Pivel Devoto, *Historia de los partidos políticos*, cit. t. II, Montevideo, 1943, págs. 187 y 195-197.

(42) Sobre los abusos de la época de Latorre, Acevedo, op. cit. t. IV, págs. 15-19, 132, 134; sobre los de la época de Santos, ídem op. y t., págs. 161-163; 186-189. A ese tipo de hechos debe sumarse una larga serie de peleas, duelos, insultos, generalmente entre jefes y periodistas, a lo largo de esos años: algunos episodios en Acevedo: t. III pág. 356, t. IV, págs. 16, 161-163, 186, 274, 277. *Las escenas de la dictadura de Latorre*, escritas por Domingo Arena para "El Día", en

1896 (en *Cuadros criollos*, Montevideo, La Bolsa de los libros, 1939, págs. 161-181), tienen un carácter tan vago como inverosímil, salvo la tercera, que se refiere a un episodio incontestable.

(43) Cf. Antonio Pereira: *Recuerdos de mi tiempo*, Montevideo, 1891, págs. 447-453; Salterain: op. cit. págs. 49-50, 539-360.

(44) Una atenuación en Carlos Olvieri, op. cit. págs. 93-98.

(45) Salterain, op. cit. pág. 179, Acevedo, op. cit. t. III, pág. 775.

(46) Sobre el origen de la fortuna de Santos y su dispendioso empleo: Acevedo, t. IV, págs. 186, 297-300, 326 et passim y entre la folletería anónima de la época, no siempre de fiar: *Mascimin y su gobierno*, 1885, s. 1 y *Los amores de un presidente*, Buenos Aires, Pedro Irueme, editor, s. f. Numerosos detalles en R. Rossi: Santos y su época (en "La Mañana", de agosto de 1927) especialmente los reveladores datos sobre el reacondicionamiento de la cabina en que realizó su viaje en 1886.

(47) Como se dio en casi todas las restantes nacionales latinoamericanas, el volumen del rubro militar en el total de los gastos presupuestales fue sumamente alto a lo largo de todo el siglo pasado. Y hay que agregar que cuando, ya en el XX, los porcentajes disminuyan no será por reducción de las erogaciones militares sino por el incremento o aparición de otras, dentro del proceso de implementación de un Estado moderno medianamente dotado de los elementos de acción acostumbrados. En 1830, primer año del período constitucional los gastos del ejército representaron \$ 557.000 en un total de \$ 906.000 (61%). Durante la presidencia de Berro, que practicó una enérgica política de contención de estos gastos, los militares ascienden a \$ 924.000 en un total de \$ 3.229.000 en el presupuesto de 1860 (29%). El mismo porcentaje (29%) representa la relación durante el gobierno de Lorenzo Batlle (presupuesto de 1868): \$ 1.568.000 en \$ 5.371.000. Un abrupto ascenso sufren durante el comienzo de la etapa militar en el gobierno de Pedro Varela: \$ 2.430.000 es el presupuesto del Ministerio de Guerra en un total de \$ 5.902.000 (41%). Pese a la drástica política de contención presupuestal de 1876, primer año del gobierno de Latorre las erogaciones militares suben al 49%: \$ 2.205.000 en \$ 4.552.000. Pero en el de 1878 el porcentaje ha descendido al 32%: \$ 2.142.000 en \$ 6.794.000; en el del 1880 se marca una caída más pronunciada aún: \$ 1.870.000 para gastos militares en un total de \$ 8.869.000 (21%). Latorre practica para ello una dura política de supresiones: la del Regimiento de Caballería n° 1 y el Batallón Cuarto de Cazadores en 1879, el Sexto de Cazadores poco después; corta la corriente de retiros y dificulta las posibilidades de pedidos de baja. Con Santos, los gastos militares suben pero, por lo menos los públicos y planillados, no demasiado: el 27% del total representan tanto las erogaciones castrenses en el presupuesto de 1883: \$ 2.732.000 en \$ 9.925.000 como en el de 1885-1886: \$ 3.615.000 en \$ 13.365.000. Sustancial rebaja han sufrido estas proporciones veinte y venticinco años más tarde, ya en nuestro siglo durante la primera y segunda presidencia de Batlle: \$ 2.369.000 en \$ 19.179.000 (12%)

en el presupuesto de 1906-1907; \$ 4.710.000 en \$ 35.133.000 (13%) en el de 1912-13 (relación erogativa muy próxima a la actual). El muy sustancial incremento de la población del país marca, inversamente, un correlativo aumento de la tropa de línea: de 1870 hasta 1890 las cifras se mantienen muy estables: con 2190 soldados rasos se manejó Latorre, con 2417 Santos y con 2564 Tajés. En cambio, a principios de la primera presidencia de Batlle los contingentes de línea ascienden a 4840 hombres y seguirán creciendo (datos extraídos de Acevedo, op. cit.); Salterain, op. cit. p. 154. Ver además nota n° 109.

(48) En cuanto a la tropa de línea siempre fue más bajo la paga del soldado (cuando lo percibía) que el del peón de estancia. Las remuneraciones de la oficialidad estuvieron congeladas entre 1835 y 1915 (Acevedo op. cit. t. V, pág. 647). Para la cuestión de los sueldos a principios del siglo XX contiene material interesante: Coronel Cándido Robido: *Colección de artículos sobre asuntos militares*.

(49) Ver datos en el libro de Lockhart sobre los Galarza, cit. y nota 63.

(50) V. n. 31 y Salterain, op. cit. pág. 333.

(51) Sobre el coloradismo de Santos: Acevedo op. cit. t. IV, págs. 159, 271, 278-280 et passim; sobre sus relaciones con los caudillos blancos: C. A. Olivieri, op. cit. págs. 113-128 y Rómulo Rossi: artics. cit.

(52) Acevedo, op. cit. t. IV, pág. 159.

(53) David Easton: *A systems analysis of political life*, New York-London, John Wiley & Sons, 1967, p. 304.

(54) Carta a Félix Buxareo sobre los "desarraigados parisienses", en Salterain, op. cit., pág. 434. Santos, a pesar de sus alharacas nacionalistas tuvo que ceder sobre puntos de dignidad nacional en importantes ocasiones (Acevedo, op. cit. t. IV, págs. 266-268, 281-282, 365.)

(55) Sobre igualitarismo en el "sentido educativo" de los trabajos del Taller de Adoquines: Rómulo Rossi, *Recuerdos y crónicas de Antaño* (t. I), Montevideo, 1922; sobre castigos a los estancieros ricos: Luis Melián Lafinur: prólogo a *Los Partidos Tradicionales*, Montevideo, 1922, p. XLIII.

(56) Morris Janowitz: *The military...* cit. págs. 26, 63-67.

(57) Pivel: *Historia de los partidos...* cit. t. II: págs. 181-182, 183-184; Salterain, op. cit. pág. 560: sus críticas al lujo eclesiástico, su tren de vida guarnicional y campechano; Acevedo, op. cit. t. IV, págs. 9, 14, 16-18, 128, 133.

(58) Sobre todo en el conflicto con el Juez Dr. Fein sobre los remitidos al Taller de Adoquines (Acevedo, op. cit. t. IV, págs. 12, 29, 128-129).

(59) Salterain, op. cit. págs. 281-283.

(60) *Capítulo Oriental 5: Los clasificados y los comandantes*, Montevideo, 1938, pág. 73.

(61) Sobre "La sociedad de los 13" y el "Ate-

neo Militar" de 1886: Carlos A. Olivieri, op. cit. págs. 59-64; Acevedo, op. cit. t. IV, págs. 253, 362-363, 380-381.

(62) Salterain, op. cit., pág. 277.

(63) Sobre su práctica de distribución de cargos militares a protegidos y servidores civiles, sobre sus donaciones dinerarias "brevi manu": Rossi, artics. cit., Acevedo, op. cit. t. IV, pág. 326; sobre el caos financiero de sus años de gobierno, Acevedo op. y t. cit. págs. 283, 329-331, 454 et passim.

(64) Sobre sus gestos: devolución de los trófeos ganados en la guerra del Paraguay, pensiones a los viejos prohombres colorados, el traslado de los restos de Leandro Gómez, el perdón tras de Quebracho, la Conciliación, diversas actitudes con sus colaboradores y enemigos: Acevedo, op. cit. t. IV, págs. 259, 268-269, 276, 331; Olivieri, op. cit. págs. 81-84, 114-115.

(65) Caudillos políticos y militares débilmente profesionalizados, sólo corresponden en parte al dechado Artigas, Rivera, Oribe, Flores.

(66) Sobre antecedentes del ejército como "grupo de presión": Acevedo, op. cit. t. II, págs. 46-47, 455-456.

(67) Sobre la imposición de Ellauri: Acevedo, op. cit. t. III, pág. 687.

(68) V. José Luciano Martínez: *General Máximo Santos ante la historia*, Montevideo, 1952, pág. 19.

(69) Salterain, op. cit. pág. 139-140, con el texto de la proclama. Los dos ingredientes que señala Salterain son evidentes pero también lucen las dos motivaciones clásicas del golpe militar (cf. Ochoa de Eguileor y Beltrán, op. cit.): 1º: la ineficacia, incapacidad y corrupción de las autoridades civiles (las nulidades serias, los hombres desprestigiados que no escuchan las justísimas exigencias de la campaña, que no enfrentan la crisis económica, el mayor descreimiento); 2º: la identificación del ejército y la comunidad por encima del sistema político (la fuerza de línea que entre nosotros vive con las emociones del pueblo).

(70) En José Luciano Martínez, op. cit. pág. 28.

(71) Acevedo, op. cit. t. IV, pág. 19.

(72) Vale la pena observar que poco tuvo que ver ese desplazamiento con la acción de reprimir la voluntad popular a que aludirá Rodó en su caracterización del militarismo en la página *El ejército y el ciudadano*, que más adelante se menciona. La voluntad popular no se hizo presente en las alternativas políticas de esa época y aun es dudable que ella existiera, salvo por las vías, ya "anómicas", sin rumbo, de la reuelta montonera.

(73) V. n. 20.

(74) A ese "poder de veto" o "poder tras el poder", último concepto, al que se refiere el artículo del diario *El País* del 16 de junio de 1938, en su afirmación de que "Todo el que no sea el ejército son elementos cede yu-

vantes, son fuerzas subalternas que se aceptan, hacen servir (...) las formas se conservan, pero el espíritu muere; hay un Presidente de la República, hay Ministros, hay Cámaras, hay Tribunales, pero el alma de las instituciones ha desaparecido (en Ariosto D. González, op. cit. págs. 64-66).

(75) Sobre esos temores: el editorial de "El plata" de 19-6-1881 (en Ariosto D. González, op. cit. pág. 71), Melián Lafinur, en prólogo a la misma obra, pág. XLII y sobre todo el manifiesto de Ángel Floro Costa contra Latorre, vinculando a este con los ardores egalitarios del socialismo moderno: en Nirvana (1880), Montevideo, Dornaleche y Reyes, 1899, 2ª edic. pág. 77.

(76) En idem, págs. 104-105.

(77) Sobre este punto: R. Rossi: artics. cit., C. A. Olivieri, op. cit., págs. 177-180.

(78) Un indicio: el rechazo del proyecto de Juan P. Castro limitando las potestades del presidente en materia de creación de cargos militares de coronel abajo (Acevedo, op. cit., t. IV, pág. 453).

(79) V. n. nº 105.

(80) En *Narraciones*, de Manuel Bernádez. Montevideo, Biblioteca Artigas, 1955.

(81) V. ¿Revolución o moñín? Cuestas y el 4 de julio de 1898, Montevideo, 1932, de Rómulo Rossi, un periodista generalmente desdenado por los especialistas, que utilizó para su trabajo los testimonios, vivaces, generalmente contradictorios, de gran cantidad de sobrevivientes de ese episodio.

(82) La plana mayor de jefes de decisiva actuación: Miguel A. Navajas, Ricardo Flores, Simón Martínez, Santos Arribio, Plácido Casariego, Ricardo Estevan, Zenón de Tezanos, Casimiro García, Valentin Martínez, Andrés Klinger, Arturo Isasmendi, Esteban Pollo, etc.

(83) Gabriel Almond, en *The politics of the developing areas*, edit. por James A. Coleman, Princeton University Press, 1960, págs. 33-45.

(84) V. el caso de Galarza, en W. Lockhart, op. cit. o el del coronel José Chiappara en Flores en Alfredo Lepro: *La casa de la calle Montevideo*, Montevideo, 1968, págs. 48-49 et passim. La carrera de José V. Urrutia, ascendido al generalato desde la condición inicial de empleado de comercio, en mérito a sus funciones administrativas junto a Justino Muniz y más tarde cacique departamental colorado de Cerro Largo, es también muy expresiva de esta politización de las fuerzas armadas.

(85) Nos referimos al peso coactivo, directo de las fuerzas armadas. El uso de los contingentes militares con fines electorales, pese a la inhabilitación que para la tropa de línea hacía pesar la carta constitucional de 1830 no sólo fue una verdadera tradición durante el siglo pasado (v. Acevedo, op. cit., t. III, págs. 577-560; t. IV, págs. 184, 185, 493 et passim), sino que, como verdadera tradición, se prolongó, aunque más debilmente, durante las dos primeras décadas de nuestra centuria.

(86) En vísperas de la asunción del poder del Dr. Campisteguy —febrero de 1967—, ante ciertas maniobras del sector nacionalista del Senado, renuente a validar la reñida elección, Batlle habría propuesto al ministro de Guerra de Serrato, general Ruprecht, la constitución de una junta militar, presidida por él, Batlle y Ordóñez, con el propósito de dejar posteriormente paso al candidato presidencial que consideraba legalmente electo. (El testimonio del general Ruprecht y documentos complementarios en José Luciano Martínez: *Gabriel Terra*, Montevideo, 1937, págs. 366-371); sobre este episodio de "la Cerrillada": Acevedo, op. cit., t. VI, págs. 295-296. Pasando por encima de su jerarca, que era Serrato, observemos, Batlle proponía a Ruprecht un tipo de junta militar con funciones fideicomisarias muy breves.

(87) Carlos Bañales, art. cit. en n. 1, página 42.

(88) Este elemento utópico se hacía presente, incluso, en la aceptación de ciertos datos de la facticidad histórica, como en su recordado proyecto sobre el uso de la fuerza al servicio de la justicia y para imponer la paz, presentado en la Conferencia de la Paz de la Haya de 1907.

(89) En las bases de paz propuestas por Basilio Muñoz, tras la muerte de Saravia, en 1904, v. Acevedo, op. cit. t. V, pág. 276.

(90) Juan Pedro Castro en *El pensamiento civil del país orientando los problemas de la Defensa Nacional y de la Instrucción Militar Obligatoria*, Montevideo, Ministerio de Defensa Nacional, 1944, pág. 77.

(91) Idem, págs. 17-21.

(92) Incluso el ilustre aforismo sobre "la violencia, partera de la historia, tenía eco en él, nada menos que en 1917, a través de la modesta pero todavía audaz hipótesis de que si prevalecieran en Rusia las tendencias pacifistas, la revolución que ha iniciado correría hacia un fracaso muy probable" (idem, pág. 21).

(93) Uno de los decretos se refiere a "estudiantes universitarios" pero por su especificación —1º y 2º año— implica, dada la estructura entonces enseñante, a los liceales. Que el proyecto de ley encarpetao no se andaba con chiquitas se prueba en las sanciones: la negación a enrolarse se castigaba con la privación de dar examen en el caso de universitarios (liceales) y con la expulsión de la escuela de los primarios (v. *El Pens civil...* y Acevedo, op. cit. t. VI, págs. 57, 121-122, 267-268).

(94) V. José Luciano Martínez: *Política y Milicia*, Montevideo, 1920, pág. 183.

(95) En "El Día" (de la tarde) 29 de febrero de 1920, la defensa del que no se descubre en la ejecución del himno nacional porque podría enfriarse la cabeza.

(96) V. editoriales de "Avanzar", de Julio César Grauert, del 31 de enero y 1º de agosto de 1931, en Kurken Didizian: *Julio César Grauert, discípulo de Batlle*, Montevideo, 1967, págs. 32-30.

(97) Los oficiales y subalternos del ejército (...) son en su gran mayoría riveristas, socialistas y aun nacionalistas, sólo en una mínima parte batllistas. Entre los jefes hay efectivamente bastantes partidarios y amigos suyos pero (...) no tienen el ascendiente indispensable para comprometer sus unidades (general Guillermo Ruprecht, febrero de 1927, en José L. Martínez: op. cit. t. II, pág. 366). El testimonio de un jefe nacionalista de data posterior: general Huáscar Toscano en Alberto Eirale: **Memoria de un médico**, Montevideo, 1957, 3ª edición, págs. 288-290.

(98) Una evidencia estampada dentro del mismo sector militar: teniente coronel (R.) Isidro Guixé: **Proceso al capitán Camilo Rodríguez-Defensa del...** Montevideo, s. f. (1945), Oficina Nacional de Taquígrafos, pág. 17.

(99) De Tajes a Batlle tres generales ministros repetidas veces dominaron el panorama: Luis Eduardo Pérez, Pedro de León y, sobre todo, Pedro Callorda. En los períodos de Batlle, Williman y Viera lo hacen Eduardo Vázquez y Juan Bernassa y Jerez. En las presidencias de Brum y Serrato sobresalen los generales Sebastián Buquet, Roberto Riveros y Guillermo Ruprecht. Durante el mando de Campisteguy sobre todo el general Dubra. Con Terra: Mendivil, López Vidaur y Gomeza. Con Baldomir y Amézagá, los generales Campos y Roletti. Después las situaciones de preeminencia son más confusas o más cortas.

(100) V. n. 92.

(101) Es el primer texto que compone "El Camino de Paros"; en **El pensamiento...** cit. págs. 11-13.

(102) **El Ejército y la Demagogia**, Montevideo, 1930, con discursos de los generales Dubra y Campos y del C. Carlos Baldomir.

(103) Op. cit., págs. 16-19.

(104) Idem, págs. 27-27.

(105) Antecedentes fundacionales de las dos escuelas —militar y naval—: la "Escuela Militar Oriental" de 1858, la "Escuela de Náutica" de 1863, etc., en Acevedo, op. cit., t. II, pág. 275, t. III, págs. 215, 237, t. IV págs. 244, 363, 480, 605, 606; t. V, págs. 107, 108, 250; en Carlos A. Olivieri, op. cit., págs. 2731, 33-34, 54, 59-67, 73-74; en "Revista Histórica", t. XVIII, nos. 52-54, pág. 247; en Florencio César González: **Ejército del Uruguay**, Montevideo, 1903, págs. 121-128; en el **Libro del Centenario de "Diario del Plata"** (1930), págs. 236; sobre el proceso fundacional de la Escuela Naval: Arq. José C. Williman: **El Dr. Claudio Williman: su vida pública**, Montevideo, 1957, págs. 499-500; sobre la escuela Militar de Aviación y la ley del 20 de noviembre de 1916: **Libro del Centenario**, cit., pág. 236 y Acevedo, op. cit., t. V, pág. 683, t. VI, págs. 47-48, 122.

(106) El presidente Williman entabló tratativas para traerlas; el estallido de la guerra del 14 hace fracasar el envío de la primera misión; durante su presidencia, Brum obtiene de nuevo autorización para gestionarla (Acevedo, op. cit., t. V, págs. 682-683, t. VI, págs. 267-268.

(107) Sobre la política defensiva de Batlle y de Williman: compra de ametralladoras Colt y otras armas, adquisición de naves de guerra, aumento de las tropas de línea, redistribución de zonas militares, etc.: Milton I. Vanger: **José Batlle y Ordóñez el creador de su tiempo**, Buenos Aires, EUDEBA, 1968, págs. 84-85, 161, 239-240, Arq. José G. Williman, op. cit., págs. 487-503; Acevedo, op. cit., t. V, págs. 262, 525-526, 683.

(108) De 1907 es la Sanidad Militar de 1916 la Intendencia General de Guerra, el Arsenal General de Marina y la Escuela de Mecánica; de 1919 la reorganización de la Justicia Militar; de 1925 el Servicio Geográfico Militar, el Servicio de Construcciones Militares la Veterinaria Militar, el Cuerpo de Ingenieros.

(109) Pues es obvio, por ejemplo, que las 9.300 plazas de la tropa en 1914 —segunda presidencia de Batlle— representan más respecto a una población del país de 1.315.000 habitantes (0.70%) (Acevedo, op. cit., t. V, págs. 546, 683), que los 2.190 soldados rasos de Latorre en una población de 450.000 habitantes —cálculos de Vaillant— (0.49%), o las 13.400 plazas de nuestros días con una población de dos millones y medio largos.

(110) "La raza cósmica", Madrid, s.f. pág. 142.

(111) La acción masónica, como es común en los grupos de carácter secreto o discreto no es fácil de verificar, si falta, como falta, el acceso a los archivos de las logias. Pero firmes inferencias del volumen de la presencia masónica en las fuerzas armadas pueden extraerse de algún ocasional material publicado: por ejemplo el folleto, con discursos del doctor Carlos Travieso y el general Jaime Bravo **Al Sob. Gr. Maest. Gr. Com. de la Or. Mas. en la Rca. Oriental del Uruguay Gral. don Telémaco Braida**, en el 47º aniversario de su iniciación, Montevideo, 1930.

(112) Hasta nuestros días se reiteran en las fuerzas armadas algunos nombres y apellidos, vgr. Atanasildo Suárez, Ventura Rodríguez, Eduardo Vázquez, Esteban Cristy, etc.

(113) V. n. 48.

(114) Ley de Montepío militar de 11 de febrero de 1911; ley de ascensos de 28 de enero de 1919 (que limitó a 966 el número de oficiales); ley de jerarquías y retiros de 1º de febrero de 1919.

(115) En su artículo 24; cf. Juan Antonio Buero: **El Ejército en la Democracia**, Montevideo, 1918.

(116) Han sido recogidos en **El Pensamiento...** cit. Antecedentes previos al proyecto Salterain, vinculados con la institución de la Guardia Nacional: Acevedo, op. cit. t. I, pág. 371, t. III, págs. 235-237.

(117) **El pensamiento...** cit., págs. 77,84-86; Luis Alberto de Herrera: **El Uruguay internacional**, París, Bernard Grasset, 1912, págs. 313-316.

(118) Sobre estos proyectos: Acevedo, op. cit. t. V, págs. 414, 626; t. VI, págs. 121-122. El presidente Brum instituyó por vía reglamentaria los polígonos de tiro abiertos (idem. t. VI, pág. 268).

(119) V. **El pensamiento...** cit.: págs. 18-20 et passim que un pueblo que se desarme renuncia previamente a su libertad y se expone a la esclavitud por parte de otros, más codiciosos y más fuertes, etc. fueron reflexiones que se plantearon reiteradamente, con cierta contundencia de axioma.

(120) Luis E. Azarola Gil: **El Uruguay y sus problemas**, París, Ollendorf, 1911, págs. 115-155; Luis Alberto de Herrera, op. cit. págs. 260-261, 313-316, 393; **El pensamiento civil...** cit., págs. 177-179; César Pintos Diago: **Luis Alberto de Herrera**, Montevideo, Claudio García, 1930, págs. 131, 228-230, 315-320, 327.

(121) En **El pensamiento civil...** cit., págs. 16-36, transcribe el pensamiento de Batlle sobre el tema, incluyendo la interesante reflexión sobre el poder de obligar a la prestación (p. 24)

y las consideraciones político-militares en torno al hecho de que regularmente no se enfrentan duraderamente un país fuerte y otro débil y de que aquel que se halle debidamente preparado podrá contar con poderosos amigos y aliados.

(122) Ley de julio 20 de 1940, nº 9.943, sobre instrucción militar. Mantiene el ejército de enganche pero establece la conscripción entre los 18 y los 45 años y forma con su caudal diversas reservas: "activa", "móvil", "territorial". Implanta la instrucción gimnástica pre-militar entre los 10 y los 18 años; entre los 18 y los 21 años preceptúa la instrucción militar de 160 horas anuales y de los 21 a los 30 años la concurrencia a las maniobras.

(123) Cf. **El pensamiento civil...** cit., p. 129.

(124) De setiembre a diciembre de 1943 se proyectó la reforma, agitándose distintas esferas, se realizó un ciclo de conferencias por ondas del Sodre, etc.

(125) Acevedo, op. cit., t. VI, págs. 411-412.



# EL MILITARISMO, BRAZO ARMADO DE LA OLIGARQUÍA

**C**UANDO el Uruguay llevaba ya más de cuarenta años de vida constitucional, había acumulado una larga, ininterrumpida serie de fracasos, lógico resultado de su secundaria función de país epigonal.

Aparte de una impotencia natural, derivada de los artificiales orígenes de su independencia formal, el país pagaba permanente tributo a una debilidad intrínseca —economía, población, en fin, historia— por donde se estancaba sin acertar movimientos. Y su clase dirigente tampoco tuvo grandeza para empinarse por sobre la inmediatez de la situación y plantear el problema a escala rioplatense.

Todo el programa político se reducía —y la Constitución es el primer testimonio— a un plagio de soluciones europeas, porque faltaba imaginación, audacia y coraje para formular un auténtico análisis independiente y, por lo tanto, original. Con las excepciones de Bernardo Berro y José Pedro Varela —fugazmente, Manuel Herrera y Obes— que fueron los hombres más lúcidos del siglo XIX uruguayo, nadie tuvo nunca un sentido clínico suficientemente agudo para auscultar y diagnosticar las falencias del país real.

¿Qué radicó con mucho, el drama histórico del Río de la Plata que, en el Uruguay, —la provincia segregada,— se sintió con mayor agudeza, en la medida en que el impuesto aislamiento del resto de la nación, lo debilitó en progresión geométrica.

Por eso, la oposición entre la constitución

ideal y el país real fue, a lo largo de todo el siglo XIX, el signo trágico de la historia de la comarca.

La mediocre intelectualidad urbana, empeñada en ignorar la presencia y la gravitación de una sólida estructura económico-social (y cultural), quiso resolver el problema achacándole la barbarie a las rústicas formas de vida del país ecuestre, mientras se reservaba para sí, el redentor papel civilizador.

Análogo dualismo estaba también planteado en el resto del Río de la Plata, con la diferencia que los mismos términos, protagonistas de un mismo drama esencial, tenían una mayor fuerza intrínseca, y si el choque, por lo mismo, fue más violento, también fue más fecundo que en esta provincia venida a república por ajenos intereses y dóciles cancillerías.

El país en 1830 fue proyectado a imagen y semejanza de los modelos casi mitológicos porque "La Comisión no tiene la vanidad de persuadirse que haya hecho una obra original; grande ni perfecta. Lo primero sería una extravagancia; porque en materia de Constituciones, señores, poco o nada nuevo hay que discurrir después que las naciones más civilizadas del globo han apurado las grandes verdades de la política y resuelto sus más intrincados problemas que antes nos eran desconocidos".<sup>(1)</sup> Pero, muy a pesar de esta obsecuencia intelectual, a poco andar, fue preciso hacerle un sitio al país real, cuya presencia

nizo sentir con don Frutos Rivera, caudillo más despierto que ilustrado, para quien, "si ese librito (la Constitución) molesta, lo rompemos".

## EL PAÍS EN CONFLICTO

A partir de la teoría constitucional y de este primer ensayo político, el Uruguay apeló sucesivamente a distintas soluciones, sin cuidarse ni poco ni mucho de la vigencia de la norma jurídica. El "librito" no hubo necesidad de romperlo, bastó con ignorarlo cuando era preciso e invocarlo cuando era conveniente.

Observadores directos del proceso podían, sin violencia, captar y bocetar la realidad que vivían: "(...) No son las instituciones políticas la primera necesidad de un país nuevo, despoblado, ignorante al último grado, sin costumbres, sin creencias, sin capitales, en una palabra, en las condiciones del nuestro, que son las de todos los estados de nuestro continente, con rara excepción".

"Todo lo contrario; y de ahí sus desgracias. Por haberse invertido el orden natural, por haber empezado por donde debió acabarse; por haber persistido en el error muy disculpable de nuestros padres; por el empeño de tener, antes de todo constituciones escritas en una o dos noches de vigilia, sin conocimiento de la fisonomía característica de los pueblos para quienes se daban; constituciones que eran el fruto del orgullo y la vanidad propia de las civilizaciones postizas, es que los estados de la América Española se encuentran en la miserable condición en que viven y que los tienen botados a la risa y al sarcasmo de los pueblos verdaderamente civilizados."

"(...) Países como el nuestro lo que requieren son buenas leyes administrativas y económicas que favorezcan la riqueza y el crédito y nos traigan orden. El mal de nuestra constitución está en que no se cumple, en que es una mentira en la práctica, en que es impotente para luchar con nuestras tendencias indomables a la desorganización; en que nadie la acepta sino para cobijar sus malas pasiones; en que los hábitos de nuestra tradición revolucionaria son más fuertes que los más sanos preceptos de orden y disciplina; en que las preocupaciones y las pasiones selváticas, hacen la base de nuestras costumbres; en una palabra, en que no estamos preparados para la existencia política que nos hemos dado: en que no sabemos o no queremos comprender esa verdad". (2)

Estas opiniones se sostenían al más alto nivel político, hacia mediados del siglo. Una década después (1864), otro hombre con autoridad para hablar, decía: "La constitución de la república contiene disposiciones que la experiencia de los años transcurridos, desde que fue puesta en vigor, ha demostrado ser muy inconvenientes. Contiene también otras que esa misma experiencia ha mostrado ser impracticables. Para evitar lo primero y suplir lo segundo, se ha hecho lo que la constitución prohíbe y no se ha practicado lo que ella manda, es decir, se ha creído encontrar en su violación un bien y un deber; y en su observación un mal y una culpa."

"Excuso demostrar el desorden moral, el extravío de ideas que esto ha de producir y sus funestas consecuencias. Me limito por lo tanto a proponer a vuestra honesta e ilustrada consideración, la cuestión siguiente: ¿Qué es mejor, violar la constitución para evitar el mal que de observarla viene, o corregirla para suprimir ese mal y esa violación?" (3)

Estos juicios iletantables, entre otras cosas, por venir de quien vienen, sólo recogían los comprobados resultados de una realidad que marchaba por sus cauces naturales con indiferencia de los cauces jurídicos de los que estaba totalmente divorciada. Así, la presidencia de Rivera, de puro corte caudillesco, fue constitucional en la medida en que el titular del poder real lo era también el poder teórico: en verdad, Rivera neutraliza la presidencia de la república, ocupándola, (4) mientras atiende los problemas inherentes a su condición esencial, entre los cuales, las revoluciones planteadas por Lavalleja, antes que efectos de la artificiosidad internacional rioplatense (y sin perjuicio de ello) fueron también, en lo inmediato, aspectos de una lucha librada por el unicato caudillesco.

La sucesión presidencial rompió el encanto de la aparente armonía. Oribe quiso ejercer la presidencia conforme con la teoría constitucional y entonces, la realidad le pidió cuentas de su desatino. A esta altura, tras el aspecto personalista, era una lucha entre sistemas: el rural, ecuestre y bravío pero auténtico y el urbano, burgués, portuario, acartonado y, en definitiva, extraño.

Era aquella una pulseada a muerte por someter o proteger una forma de vida; por perder o conservar una cierta manera de independencia. Era, por fin el duelo donde la "wcl-tangchaung" rural, heroica y primitiva, se defendía instintivamente de la agresiva suficiencia ciudadana, imperialista y pedante. Esta es,

precisamente, la constante en la historia del Uruguay segregado. (5)

La primera década de vida constitucional, arrojó un saldo desfavorable para las ilusiones (tal vez alucinaciones) de la primera hora: el país estaba en un conflicto que trascendía sus fronteras y toda la década siguiente la vivió bajo el signo de la llamada "Guerra Grande", en cuyo transcurso se produjo la más radical y desembozada distorsión del sistema constitucional teórico, que debió coexistir con la república formalmente bicéfala, aunque, mejor observada, nunca como en ese período, fue la "república acéfala", a fuer de la multiplicación de autoridades y gobiernos que se disputaban y se arrogaban el poder, mientras consentían y condescendían en la enajenación de una soberanía imposible de sostener.

Al cabo de este conflicto tan peculiar del Río de la Plata, más allá de las declaraciones y convencionalismos del tratado de paz del 8 de octubre, la antigua Banda Oriental quiso encauzarse, otra vez, por sendas teóricas: los partidos cargaron resignadamente con la responsabilidad del pasado y, entonces, la terapéutica fue la fusión que tuvo su mentor en uno de los más ilustres ignorantes que alumbrara el país: Andrés Lamas.

La oligarquía urbana que había concebido un molde constitucional "standard", no quiso apearce de una solución que contemplaba sus intereses de minoría, aunque en ello le fuera el "ser nacional".

Cuenta la anécdota que durante la misión Howden-Walewsky (1847), se reunieron en una cena en Buenos Aires, el ministro inglés lord Howden con el barón Picolet d'Hermillon —representante sardo— Leonardo de Souza Leite Azevedo y Mr. Harris, diplomático estadounidense y "(...) el referido lord buscaba la manera de documentarse sobre las personalidades principales del Uruguay que pudieran asumir la presidencia próxima de la república, hasta las elecciones del mes de marzo de 1848".

Y continúa la descripción: "Lord Howden empezó por pedir informes sobre don Florentino Castellanos y Souza Leite Azevedo le contestó que este señor era argentino; y aquí lord Howden, volviéndose hacia Picolet le dijo: «entonces no es el caso». Preguntó de seguido quién era Gabriel Antonio Pereira y Souza Leite dijo que era un hombre sin opinión ni moral, ebrio consuetudinario y de un carácter arrebatado incapaz por lo mismo, de desempeñar un puesto para el cual se necesitaban otras condiciones que las suyas".

"Por fin, lord Howden preguntó quién era

el general Garzón. Picolet le dijo que el general Garzón reunía todas las condiciones del caso; y Souza Leite no hizo ninguna observación a este respecto". (6)

### La solución caudillesca

Y aun tomado el diálogo a beneficio de inventario, no deja de ser cierto, que Garzón fue seleccionado para el cargo, bien que no para esa oportunidad y, si no llegó a desempeñarlo, fue porque le sobrevino la muerte, creándose un muy agudo problema de sustitución, resuelto gracias al concurso de Juan Francisco Giró quien, pese a su prolongada experiencia, accedió al cargo con el sincero tanto como cándido propósito de practicar la fusión como programa político fundamental. A la vuelta de un año y medio, la realidad del territorio despachó al presidente que corrió a buscar asilo en un bergantín extranjero, mientras el poder volvía a los caudillos. El triunvirato, absolutamente imprevisto por la constitución, e insólito en nuestras prácticas palaciegas, tomó la posta, que no modifica la cuestión el hecho de que dos triunviratos murieran muy al principio del ensayo tanto que, uno de ellos —Rivera— ni siquiera llegó a tomar posesión.

De esta situación harto irregular, desde el punto de vista constitucional, emerge Flores, caudillo en alce, para quien se crea un nuevo cargo que, dentro de lo relativo, sentará precedente, volviéndose, si se quiere, hasta familiar para nuestras soluciones políticas de emergencia: "gobernador provisorio".

A ese título ocupa lo que los porfiados constitucionalistas se empeñaban en llamar "Poder Ejecutivo", que no era nada más que el ejercicio de una autoridad de facto, constante entre los avatares de la maltrecha autoridad legal.

Como de todas maneras, la constitución también era un hecho, dentro de su esfera, tanto como lo era la europeizante mentalidad que la sostenía, vuelve a la superficie el régimen jurídico, y el malhumorado Pereira se hace cargo de una presidencia cojitranca, como tenía que serlo en aquella situación por demás conflictual.

Revoluciones y alzamientos mediante, don Gabriel cumple por primera vez en la historia republicana, el período completo que la carta establecía. A su modo, expeditivo y pragmático, había intentado también él, realizar la apetecida fusión y pasa la posta al último creyen-

te en la imposible unidad de los bandos: Bernardo Berro, cuya administración fue la que más se acercó al ideal constitucional, a pesar de la inaudita revolución que le planteó Venancio Flores, no tanto por la revolución en sí misma, —fenómeno endémico en aquella cultura ecuestre,— cuanto por las condiciones inconfesables en que la libró, arrasrando a la antigua provincia a un nivel de supeditación sólo comparable al período del Sitio Grande, o tal vez mayor aún, porque en esta nueva etapa de su destino, el país debió pagar con su participación en una guerra que dio gloria al Paraguay y al comercio le dio fortuna.

Después, el país vuelve afanosamente a buscar los cauces nunca encontrados de la constitución y otra vez la inexorable realidad caudillesca, sale al cruce de las ilusiones de una burguesía ciudadana: Timoteo Aparicio, en su tiempo el lancero más diestro y temible del Río de la Plata, manda en jefe las mesnadas blancas. Fue aquélla una revolución al mejor estilo gaucho, aquietada luego de dos años de correrías a sable, boleadora y lanza seca. En abril de 1872 se sella la paz, como todas, bajo el signo de la perpetuidad y, como todas también, transitoria, conviniéndose repartir los departamentos como si fueran baronías, sin que en la solución, que bien consultaba los hechos, se formulara la más mínima reserva jurídica.

### La solución principista

Lo cierto es que al amparo de un estatuto tan peculiar como inestable, la elite intelectual montevideana se dio por fin a la tarea de realizar el país conforme con sus teorías. Fue su momento más propicio, alcanzado recién cuando el Uruguay cumplía cuarenta y dos años de frustración. Ahora el principismo, insito en la generación de la Constituyente y floreciendo con lucidez (y avidez) en los hijos, ensayará sus virtudes y exhibirá sus ventajas.<sup>(7)</sup> Por fin, alcanzadas las condiciones políticamente óptimas para realizarse, le ha llegado la oportunidad de dar al país la suspirada fisonomía a la europea, garantizando a todos, incluso al 90% de desharrapados analfabetos, el derecho a expresarse con absoluta libertad, aun por escrito; también entraba en las preocupaciones la pureza del sufragio, el respeto a la propiedad y, en general, la exaltación del más crudo individualismo.

El principismo en su apogeo, nunca estuvo tan cerca del fracaso más rotundo, porque, a la verdad, que entre discursos y declamaciones

que unos a otros se oían, aplaudían y ponderaban, el Uruguay quedaba librado a sí mismo, cada vez más aislado de aquella especie de aristocracia del intelecto, medio ridícula en su teatralismo, inflexible en los "principios" que le dieran nombre como grupo, aunque desde el llano arrabalero, también se les distinguía con el epíteto de "los doctores", devolviendo así el tono peyorativo con que, desde su altura, estos príncipes calificaban a sus adversarios: "candomberos".

La Paz de Abril, al tiempo que abrió una esperanzada paz que resultó tregua en las luchas de las montoneras, trajo consigo un relativo auge, fundamentalmente financiero, con la consabida secuela de especulación, predominando sobre los valores de tierras y títulos. El principismo pues llega en un momento peligroso porque, esencialmente, la situación era falsa.

El país, hacia 1872 tenía apenas 420.000 habitantes, de los cuales 105.000, esto es, un 25%, vivían en la zona urbana de Montevideo aprovechando algunos, de la tenue corriente alcista.

Sin embargo, entre 1873 y 1874, esto es, durante el bienio inmediato anterior al motín de enero de 1875, empezaron a insinuarse algunos índices de deterioro. Por ejemplo, el monto total de impuestos recaudados, baja de pesos 9:900.000.00 en 1873 a 8:700.000.00 en 1874 y, dentro de ese total, el parcial por concepto de recaudación aduanera, muy sintomático para aquel régimen financiero, baja también de \$ 7:509.480.00 a \$ 6:509.837.00 en cada ejercicio respectivamente.

Al mismo tiempo, la deuda pública se eleva de \$ 39:332.112.00 en 1873 a \$ 42:357.495.00 en 1874 mientras la amortización baja de \$ 1:991.820.00 a \$ 1:916.426.00 en los dos años: de igual manera, se paga menos por concepto de intereses, comisiones y gastos (\$ 3:887.095.00 y \$ 3:662.422.00)<sup>(8)</sup>

Así las cosas, el problema se agudizó sobre todo por la lidia entre las fracciones, sectores y tendencias que se daban en las Cámaras, en la prensa y, en fin, en todo lo que en la época podía ser un medio de expresión del reducido círculo que detentaba el poder. La crisis se tornó fundamentalmente política, demostrando con las jornadas electorales de enero de 1875, que tampoco aquellos teóricos estaban preparados para el ejercicio democrático de las instituciones. Los que anduvieron a tiros en la plaza Constitución, fueron los almidonados caballeros de levita y, naturalmente, el gentío<sup>(9)</sup>. Pero el gran ausente en esas

jornadas fue el elemento caudillesco; esta crisis fue solamente urbana porque Timoteo Aparicio se replegó en Florida y, garantizada que le fue la cuota de participación convenida en abril de 1872, se volvió de espaldas con indiferencia; en el atrio de la Matriz no podía batirse a lanza.

### La solución cuartelera

Entonces, en la liza política interviene por primera y única vez, una fuerza que tampoco estaba prevista en los cálculos de los constituyentes o bien, si lo estaba (artículo 25) era, precisamente para bloquearla: la fuerza militar.

Cuando Ellauri, en tardía reacción se refiere públicamente a los acontecimientos diciendo: "(...) Si a un gobierno que rinde así culto a la ley, no lo apoya la opinión, yo no puedo deducir sino una cosa: que lo que el pueblo pretende es lo que yo no consentiría nunca, que el gobierno participe de sus pasiones, que recoja un girón de la patria, que desgarre la anarquía y tome parte también en ella constituyéndose en opresor de las libertades y protector de la licencia de otros", (10) en ese momento el principismo había fracasado; el propio Ellauri, salido de sus filas y en ejercicio de la primera magistratura le extiende la partida de defunción.

Se había vuelto otra vez al punto cero; se estaba nuevamente como en 1830. En realidad se estaba peor porque a diferencia de entonces, una inexorable experiencia acumulada, venía a demostrar que todas las soluciones habían sido ya ensayadas con igual resultado negativo. Prácticamente el país, hacia 1875, no tenía reservas. Esto puede explicar por qué el militarismo viene solo: se había producido un vacío de poder. La oligarquía había agotado su oferta al cabo de cuarenta años de cabildos, entregas, renunciamientos, alianzas, antagonismos y equilibrios, todo dentro de la mayor esterilidad.

Sin embargo, lo que había fallado era el método, nada más; la filosofía misma del sistema no estaba en juego, tanto que el grupo militar y motinero tratará de imponerla por los procedimientos más espurios y repugnantes para la remilgada estimación de los principistas. El liberalismo, con apenas mínimas concesiones, se realizará, precisamente, gracias a esta generación cuartelera, prepotente y desprejuiciada que tomará por el atajo ante el

escándalo de la elegante opinión contemporánea.

En enero de 1875 los dados estaban echados. Ellauri, de rancia genealogía patricia, sin vocación para la política y sin espíritu de sacrificio, aceptó a regañadientes una presidencia de transacción y, en definitiva, debió abandonarla a la vuelta de casi dos años de gestión. Sin duda no había podido dominar la tensión de las fuerzas que pugnaban; como decíamos, la minoría principista, resentida por el retiro de la candidatura Muñoz, dificultaba la labor de gobierno y el propio Ellauri, principista también, quedaba acalambreado entre la teoría y la realidad política.

El incidente del 10 de enero, derivado de unas elecciones secundarias, fue suficiente para que los jefes de la guarnición militar de Montevideo se pronunciaran contra el régimen, depusieran al presidente constitucional y organizaran, sin solución de continuidad, un "gobierno provisorio" (otro más).

El militarismo, vigilante desde la misma elección de Ellauri a quien había sostenido, se echó a andar.

En realidad, no se trata precisamente de un "militarismo" estricto, desde que sus integrantes eran mucho más producto de los cuarteles que de escuelas, entre otras cosas porque, a despecho de un fugaz e intrascendente ensayo realizado con la "Escuela Militar Oriental" (1858/1862), la escuela militar que estuvo llamada a impartir una enseñanza técnica y profesional, recién se funda en 1885, un poco como consecuencia de este "militarismo" un tanto apresurado.

Por lo demás, el grupo motinero del 75 es un genuino producto de la guerra y de los cuarteles.

### LOS MILITARES EN SU SALSA

Por esos años, —principios del último cuarto del siglo—, el país asiste al espectáculo de una generación activa, realmente prematura, que dejará una huella profunda en la historia del Uruguay, de la cual José Pedro Varela, héroe nacional a los 39 años, es sin duda, su exponente más ilustre.

Y los motineros de 1875 que, obviamente no tienen ni su talento ni sus virtudes, en cambio, en cierta manera, participan, en lo esencial, de su arrojo y, de algún modo, también de su audacia, representando, también dentro de lo relativo, la gravitación de aquella generación nueva.

Basta consultar los antecedentes de los actores de mayor responsabilidad en aquellos acontecimientos, para advertir que se trata de un grupo de hombres jóvenes, tal vez demasiado jóvenes en relación a la graduación jerárquica que ostentan y a la responsabilidad política que asumen. (11)

El más importante e influyente de ellos, Lorenzo Latorre, tiene apenas 35 años y, junto con Miguel Antonio Navajas (36 años) es el mayor del grupo. Los demás no alcanzan en varios casos, ni siquiera a los 30 años (Callorda, Casariego, Ordóñez):

También es cierto que aun cuando todos han hecho una carrera relativamente rápida —y ya veremos por qué— tampoco ostentan graduaciones demasiado altas en el escalafón militar. Latorre y Navajas son coroneles, tal vez porque, con la edad, tuvieron más oportunidades de conquistar sus grados; los demás quedan en teniente-coroneles y aun capitanes.

Todos también, sin excepciones, son hijos de su tiempo. Todos nacieron y se educaron bajo el signo épico; alumbraron al mundo entre 1840 y 1850, es decir, durante el curso de la Guerra Grande que si bien es cierto que de "guerra" tuvo muy poco y de "grande" no tuvo nada, igualmente le dio al contorno un clima de guapeza y matonismo. Todos hicieron del cuartel su ambiente natural, ingresando aun adolescentes de 18 y 20 años apenas, tal vez en busca de fortuna y aventuras —acaso gloria también— como los antiguos segundones españoles, porque ninguno de ellos, salvando la cuestionable excepción de Pablo Ordóñez —sobrino político del ex-presidente general Baile— proviene de núcleos familiares de alta posición económica. Por eso, invariablemente, sientan plaza de soldado raso o, gran ventaja, como "distinguido" como Casalla; en su gran mayoría se trata de voluntarios, pero tampoco falta alguno (Casimiro García, por ejemplo) arriado por la leva. Y todos, unánimemente, se ganan los grados en acción.

También conviene observar que, salvo la excepción de Juan Carlos Lallemand y José Etcheverry, ambos hijos de franceses, los demás son todos criollos de segunda y aun de tercera generación, procedentes sea de Montevideo (Latorre nuevamente, Ordóñez, Casella), sea del interior del país (Navajas, Farías, Callorda) o aun mismo, de Buenos Aires como Carlos Gaudencio.

Estos orígenes y esta actividad desprovista de toda formación teórica, explica también que ninguno de ellos fuera una estratega, ni siquiera un táctico con un mínimo nivel científico, si-

no que todos dejan librado al coraje y al arrojo el resultado final de sus hazañas que se miden siempre en términos de intrepidez; gran resistencia a la fatiga y al dolor (cuenta la anécdota que a Latorre, en un hospital de sangre, le extrajeron en frío un proyectil incrustado en la ingle con el solo apoyo de un pañuelo que destruyó entre sus dientes).

Estos hombres, en todo caso, podían agregar algunas estratagemas que les inspiraba su astucia criolla o les aconsejaba la experiencia largamente acumulada y transmitida a través de varias generaciones de guerreros de su misma laya.

Con estos rasgos, en la medida en que los acontecimientos ofrezcan las necesarias oportunidades (y ya veremos que se ofrecían generosamente), estos guerreros vocacionales hacían rápida carrera si no morían en cada acción, porque los grados se los jugaban mano a mano a la muerte.

Así, caracterizados, más que por el valor personal, por un coraje cerril que no discierne el peligro, a todos estos hombres, —de lo que muy bien podríamos llamar la "generación cuartelera",— les tocó vivir una época fecunda en guerras cruentas, sucedidas a breves intervalos. En efecto, a partir de la esperanzada cuanto candorosa paz "sin vencidos ni vencedores", se suceden la "Revolución de los Conservadores" (1855) desdoblada en dos etapas porque, a los dos años, nueva Revolución de los Conservadores; entre 1863 y 1865, la revolución de Flores donde debutan casi todos los que luego estarán en la revuelta; enseguida, la dantesca Guerra del Paraguay ensombreciendo el lustro comprendido entre 1865 y 1870; después la "Revolución de las lanzas" (1870-72) y, todavía, durante el propio año del motín, la "Revolución Tricolor". Se ve así que estos hombres tuvieron sobradas ocasiones de desenvainar —y bien que lo hicieron—. Cuando en 1875 están cifrando los 30 años, llevan casi quince de a caballo, despreciando la vida propia y, con más razón, la ajena. Pudieron tener, y sin duda tuvieron, grandes limitaciones y enormes defectos personales, (ya nos referiremos brevemente a eso) pero lo que sin duda les sobró, fue coraje.

Y cualquiera de ellos estuvo mezclado en Las Cañas, en el Sitio y holocausto de Paysandú o en Boquerón, Tuyutí, Estero Bellaco, Yatay, Curupaytí, testigos y fiscales del genocidio, luego Corralito, Severino y Manantiales y, durante la Tricolor, en Perseverano, con tiempo y ganas todavía, para que algunos pelearan y Navajas en Pavón con galones de alférez

a ordenes de riores). Así, estos mocetones de kepi ladeado, engarzaban en la tradición y, acaso la leyenda de Anacleto Medina, el octogenario jinete lanceado en Manantiales.

De lo expuesto se infiere que ninguno de ellos tuvo inquietudes intelectuales; salvo, en todo caso, Lorenzo Latorre, durante un tiempo asiduo contertulio de "El Siglo", el gran diario de la intelectualidad oligárquica, gustador de cierto tipo de poesía de corte truculento y, como su compinche Santos, gustador también de espectáculos de ópera y música lírica; los demás, por lo que parece, ni a eso llegaban, por lo menos en la época del derrocamiento del régimen legal.

También parece cierto que estos jefes de batallón, con no ser hombres de pluma, tampoco lo eran de principios demasiado sólidos. En efecto, para ellos la lealtad personal no debió constituir garantía muy solvente frente a terceros y la inequívoca unidad durante la jornada del 15 de enero, no duró mucho más de lo que demandó cumplirla. A poco de superada la inflexión política que dio por tierra con el gobierno de Ellauri para levantar a Varela, ya empiezan las rencillas y las desavenencias entre ellos, sin que valgan en contrario los recientes y aún frescos antecedentes de solidaridad.

El coronel Navajas, por ejemplo, estuvo vigilado muy de cerca por Plácido Casariego, su segundo en el mando y, aunque en definitiva adhirió al complot, fue defenestrado por Latorre en la primera oportunidad favorable y pese a que el destituido había ocupado interinamente la cartera de Guerra y Marina mientras su titular salía a campaña a sofocar la Revolución Tricolor.

Otros de estos jefezuelos (Casimiro García, Casella, Etcheverry) habían hecho sus primeras armas peleando contra Flores y a mano de Berro, para terminar enrolados con el caudillo rebelde; otros flaquean cuando deben adoptar las grandes decisiones políticas: Navajas, precisamente, estuvo tan vigilado en virtud de su indecisión, no obstante lo cual enfrentó con la artillería a su mando al 3º de cazadores porque su jefe, el comandante Lallemand, que el 14 de enero había firmado una petición al gobierno, se dio vuelta a la madrugada y apoyó a Ellauri para ir a morir en una de las jornadas bravas de la revolución.

Tampoco estos hombres sabían de blanduras ni de condescendencias, antes bien, la vida de cuartel como las campañas que ya tenían acumuladas, los habían endurecido, dándoles un carácter implacable de áspera seve-

ridad, ungiante con la severia misma, que se le reprocha a Ordóñez, por ejemplo y de lo que ilustra el contundente cachetazo con que Latorre revuelca a un soldado, como único expediente para su corrección.

Claro que aquellos eran comandantes de hombres primitivos y cerriles, procedentes de niveles sociales y culturales paupérrimos, sujetos por la leva o enganchados por la desesperación, prestos a desertar o amotinarse si una autoridad brutal —fuerza contra fuerza— no los dominaba. Era otra la tabla de valores. "Deploro, como el que más, decía León Palleja, la terrible necesidad de los castigos corporales que prescriben nuestras leyes militares, y he tenido que reprimir mis sentimientos para habituarme a presenciarlos. Pero échese una mirada por el personal actual de nuestros cuerpos de línea, (se está refiriendo a la situación de los años 1853 o 54) están compuestos de una gran cantidad de esclavos africanos, indolentes y acostumbrados al rigor, que sólo con él se consigue que se vistan y se asean y que observen los deberes del soldado, y de otra parte peor reclutada en la crujía de la cárcel, hombres incorregibles, que si fuera a darse cumplimiento a lo que prescriben las ordenanzas militares, sería necesario fusilar con frecuencia. ¿Se quiere abolir los castigos corporales? Es muy justo y muy a la altura de la libertad y de la civilización de la república. Pero antes refórmese el personal del ejército, púrguese a éste de la hez y de los criminales". (12)

La situación, si se corrigió como lo pedía Palleja, no fue mucho porque veinte años más tarde, en un debate parlamentario, decía José C. Bustamante: "(...) desgraciadamente, la mayor parte de nuestras fuerzas se compone hoy de individuos contratados, a los cuales el gobierno tiene que pagar, con prelación a los demás, temerosos de que llegado el vencimiento del mes se levanten con el santo y la limosna, abandonen el fusil que la patria les dio para salvaguardia del honor y de la bandera y se manden mudar... para que esos individuos en dos o tres años de servicio recojan el salario que adquieren por mes, y después de haber hecho la fortuna se vayan a Génova o Nápoles... individuos, señor presidente, que ni siquiera la esperanza hay de que adopten nuestra nacionalidad, porque nunca serán ciudadanos..." (13)

Estas referencias dan una idea muy aproximada de toda una situación que componían obviamente los jefes de las unidades que dieron el cuartelazo.

Anotamos también que estos hombres con mando, tuvieron muy variados destinos tanto en la vida política del país como en los cuadros castrenses.

Alguno de ellos, Callorda concretamente, llegó a desempeñar la cartera de Guerra y Marina en varias oportunidades con la más alta jerarquía militar; Casimiro García y José Etcheverry alcanzan también las palmas de general al igual que el longevo Zenón de Tezanos y Farías, por discernimiento póstumo.

En fin, algunos mueren en una holgada posición económica, como el también general Navajas, otros, en cambio, como el desordenado y tarambana Plácido Casariego, muere joven y en la miseria, librado casi a la caridad de sus antiguos conmlilitones.

Estos hombres, guapos, sin ilustración y sin fortuna, nacidos cuando promediaba el siglo XIX en un ambiente de enconos y rivalidades, son los que tomaron a su cargo el relevo cuando el elenco principista, agotada ya su posibilidad de dirección, esterilizado, propiamente en bizantinismos, fue apartado sin mayor violencia y ninguna resistencia de la escena política del país, en la jornada incruenta del 15 de enero de 1875; y la reacción de los caídos, que se expresa en la Revolución Tricolor, será dominada también sin demasiado esfuerzo.

## LOS CAUDILLOS CUARTELEROS

Se inauguraba pues, al tiempo que el año, el insólito período militarista que habría de tener sus más cabales representantes en Lorenzo Latorre y en Máximo Santos, — sin perjuicio de las hondas diferencias personales y políticas que los separan,— para declinar por fin con Máximo Tajes en transición hacia el civilismo, es decir, el reencuentro con la oligarquía.

Desde el ángulo estrictamente factual, cabe consignar que los motineros llamaron a Pedro Varela, un servicial hombre de paja, cuya situación fue regularizada por una adocenada Asamblea General que cumplió con la formalidad de designarlo presidente de la república en sustitución del depuesto Ellauri.

Por su parte Varela, que heredaba del régimen caído una pesada deuda aumentada en más de tres millones de pesos en el último ejercicio, un sistema fiscal de rendimiento declinante y una peligrosa espiral inflacionaria, llamó al cisplatino Andrés Lamas para que se hiciera cargo de la gestión económica y financiera.

El antiguo diplomático, desarraigado de un país que no entendió nunca, volvió a Montevideo luego de 25 años de ausencia, procedente de Buenos Aires donde la invitación de Varela lo sorprendió conspirando precisamente contra su régimen, <sup>(14)</sup> lo que parecería demostrar que, en cuanto a convicciones y lealtades, había vicios que se generalizaban más allá del círculo de los motineros.

A pesar de las esperanzas puestas en su reconocida versación en materia económica y financiera, Lamas terminó en un rápido fracaso total, porque se encontró con un país rebelde a las teorías elaboradas en Europa y porque quiso enderezar su maltrecha economía, acudiendo, entre otros expedientes, a la banca Mauá.

El mismo Latorre, colega en el gabinete, no simpatizaba demasiado con el extranjerizante ministro de Hacienda y puso toda su influencia al servicio de su caída (25 de febrero de 1876), haciéndolo regresar precipitadamente a Buenos Aires donde residió hasta su muerte (1891), disfrutando de una cómoda pensión vitalicia que le servía en aquella ciudad el estado uruguayo, a iniciativa del presidente Santos.

## Lorenzo Latorre, el caudillo tétrico

Por lo demás, Varela mismo —destino de su condición— debió también abandonar la presidencia de la que era deudor, sucediéndole Latorre en persona (marzo de 1876) con el título (el comodín funciona) de "Gobernador Provisorio".

El coronel es un hombre que sabe por propia experiencia acumulada desde la infancia, que hay que gastar menos de lo que se gana para sanear las finanzas; lo aprendió vinteneando en el mostrador almacenero y, a su modo, él también es un mercantilista que se propone —y lo logra— vintenear desde la gobernanación.

El expediente no era muy complicado, mucho menos cuando, por la vía de la dictadura, había despejado el camino de obstáculos procesales.

De ese temperamento avaro y opaco —honesto y nada más— dice, por ejemplo su cartarcuncia al grado de general (coronel mayor, conforme con la nomenclatura del momento) que el obsecuente Poder Ejecutivo propiciara por mensaje de 18 de diciembre de 1875 y que el candidato al ascenso rechaza porque no lo permite "la angustiada y desesperante situa-

ción de nuestro erario, incapaz hoy de soportar nuevos recargos" y además —he aquí el aspecto honesto y probó— porque hay "necesidad de dar una lección a esos militares y ciudadanos que sólo sirven a la república por los atractivos de las recompensas individuales, y no por llenar los deberes que tienen contraídos, ora como soldados, ora como simples particulares" (15)

Como todos los motineros del 75, Latorre también había actuado con fervor en el Partido Colorado; sin embargo, no hace gobierno de partido sino de clase, mejor dicho, para una clase y se hace acompañar por hombres sin relieve: su gabinete ministerial, José María Montero incluido, no tiene jerarquía intelectual ni política, tampoco la precisa. De alguna manera, él también es un fusionista. (16)

La dirigencia política lo rechaza pero, en cambio, la dirigencia patronal lo apoya; el ejemplo más nítido es la Asociación Rural, que, pese a su preceptiva prescindencia en materia política, le presta al régimen todo su caluroso apoyo y consejo: "Respetad la familia, que es la vuestra; el hogar que es vuestro hogar; la propiedad, en fin, la propiedad que es el cimiento del edificio todo. Haced la política que queráis, pero contentaos con el usufructo del trabajo y salvad el capital que es la semilla de la cosecha de mañana. Sin semilla no hay cosecha y sin cosecha, no hay más que hambre." (17)

Y hombres de extracción colorada como Daniel Zorrilla, tanto como los de extracción blanca, como Domingo Ordoñana, se hacen lenguas de las virtudes de la dictadura, gracias a la cual, "la campaña se ha vuelto habitable" para solaz de los estancieros.

Comercio mayorista y productores rurales son pues, los directos beneficiarios de un orden político que está alcanzando, por métodos heterodoxos, los objetivos que no alcanzaron los principistas ni los fusionistas ni los caudillos ni los partidos.

Y no sólo se conforma con alcanzar tácitamente aquellas mismas metas, sino que además, provee de manera que las conquistas se consoliden, que no otra cosa fue su política de fortalecimiento del ejército.

En el momento en que Latorre necesita aventajar técnicamente a las tradicionales caballerías gauchas, la Empresa Remington, terminada la Guerra de Secesión, debió encontrarse con excedentes de armas, mecánicamente muy perfeccionadas, que buscó colocar en mercados extranjeros. Es esta una hipótesis que, por el momento, permite entender

por qué Carlos Kirschbaum, promotor de ventas de la compañía norteamericana, anda merodeando por Buenos Aires, haciendo la propaganda del novedoso fusil que el presidente Sarmiento, al fin, adoptó para el ejército argentino. (18)

Por su parte, los revolucionarios de la Tricolor, vienen también armados del moderno fusil, usado por primera vez en las cuchillas, que hizo entragos en Perseverano, maravillando a Gaudencio, el jefe gubernista derrotado.

Seguramente sin proponérselo, el comandante Arrúe, al frente de los infantes invasores, había hecho la mayor y más eficaz publicidad a la nueva arma que el fabricante terminó por venderle también al gobierno latorrista y el Uruguay asiste así a la "remingtonización" masiva de su ejército. (19)

También favoreció la gestión de Latorre y de sus sucesores, la circunstancia de que los países vecinos, apremiados por problemas internos, comenzaron a desinteresarse, relativamente, de este país, con lo que empieza a crearse la apariencia de que, durante el militarismo, se afianza la independencia nacional.

En realidad, lo que sucede es que, liquidada la Guerra del Paraguay (1870), el Brasil empezó a sentir los efectos de una crisis interna que cada vez le daba menos oportunidad para insistir en su tradicional política intervencionista en el Río de la Plata.

El problema de la esclavitud se fue agudizando aceleradamente, amenazando los cimientos mismos del Imperio hasta que terminó por dar en tierra con él; en tales condiciones, la cancillería luso-americana, sin apearse de su impertinencia habitual (los ministerios de Cotegipe y Ouro-Preto son un ejemplo terminante), no insistió, sin embargo en una diplomacia al estilo de la realizada por Saraiva.

En Argentina, terminado el carnavalesco gobierno de Bartolomé Mitre, (20) le suceden Sarmiento y, sobretudo, Avellaneda, que realizan una gestión de fronteras adentro dignos, enfrentando y, de alguna manera, resolviendo, problemas como la nacionalización de Buenos Aires y la invasión avasallante del capitalismo inglés. Ante este alud de orden político, económico y social, se explica que la cancillería porteña, también, por su parte, fuera abandonando las formas más descaradas del tradicional intervencionismo.

Así pues, desde nuestro punto de vista, no se trata tanto de que el Uruguay afiance su maltrecha independencia como sí que cambia

el signo intervencionista de la diplomacia de las cancillerías vecinas.

De la misma manera, los cónsules y navíos de guerra europeos surtos en el puerto, no dejaron tampoco de vigilar, con más circunspección es cierto, la política nacional, de lo que habrá alguna discreta demostración en el siguiente período de Santos.

También es verdad que si aflojó la tensión diplomática dentro de la cuenca rioplatense, aumentó, en cambio, la presión inglesa en la medida en que también, durante el militarismo, crecieron las inversiones de esa procedencia, al extremo de que Julio Herrera y Obes, en el ejercicio de la Presidencia de la República, se sentía "como el gerente de una gran estancia, cuyo directorio está en Londres". (21)

Al cabo de tres años de gestión, durante los cuales, al tiempo que amorzó la prensa, impuso violentamente un determinado tipo de orden social, saneó las finanzas y, en fin dio los primeros, imprescindibles pasos que preparaban las mínimas condiciones propicias a un "Uruguay Moderno", Latorre regulariza su situación adaptándola al régimen constitucional con lo que, si por un lado salva las apariencias jurídicas, por otro admite el restablecimiento de todo el aparato institucional, partidos y parlamento incluidos. En tales condiciones, el dictador, políticamente, no sobrevive y, como sucede a gobernantes de su estilo, a la totalidad del poder le sobreviene el extrañamiento, y es entonces cuando otra figura del clan militar, mucho menos auténtica y mucho más espectacular, toma la posta.

### **Máximo Santos, el seudocaudillo**

Provenientes de un mismo medio, en términos generales, educados ambos conforme a una misma tabla de valores, coetáneos y cuarteleros de humilde origen, se diferencian radicalmente en cambio, por sus caracteres opuestos. Al recato de Latorre, Santos le opone el desenfado; el primero es tacaño y dispendioso el segundo; Latorre prefiere la rectitud, Santos, en cambio, la grandiosidad; Latorre es gris y opaco, Santos policromo y brillante. Latorre rechaza un grado militar mientras Santos se lo hace crear. El coraje de Latorre lo prueban los partes de batalla, el de Santos un certificado notarial. Y en ausencia de documentos, convengamos que Latorre no necesita probar sus antecedentes, en cambio Santos no puede.

Hombre joven también, alcanza el poder a los 33 años y lo detentará hasta los 39. Víctima de un atentado de puro corte político, morirá, desterrado también él, a los 43 años. En tan corta vida, tuvo tiempo para elevarse de una humilde capatacía de carretas que desempeñó en su desamparada mocedad hasta la Presidencia de la República y el grado de Capitán General, único discernido en la historia castrense del país; también tuvo tiempo de fundar una de las fortunas, sino más sólidas, sí más importantes de su tiempo, de la que da fe, no sólo su magnífico palacio, actual sede de la Cancillería de la República, sino su alhajamiento del cual es apenas un testimonio parcial, el inventario del remate de su platería y objetos de arte, celebrado en agosto de 1895. En la antítesis del estoicismo, Santos no sólo se regodeaba en el lujo, sino que también lo ostentaba.

También, a diferencia de Latorre, fue un voluptuoso del poder y un inescrupuloso para ejercerlo con esplendor renacentista, que expresaba en todos los órdenes. Por ejemplo, al notificar públicamente un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación que celebra con Inglaterra en 1886, lo hace así: "NOS: Máximo Santos, Teniente General, Presidente de la República Oriental del Uruguay, a todos los que el presente vieren, hacemos saber:" (y continúa el texto del documento). Es muy probable que, salvados los datos personales, este acápite no hubiera disgustado a la propia Reina Victoria.

Con Santos, el Uruguay vive brevemente una experiencia militarista y, a la vez, principesca que le presta el engalanado Capitán General, extrovertido y contradictorio. Sin embargo, país y sociedad pobres, fue una experiencia muy breve porque faltaba fuerza (fuerza económica y cultura) para sostenerla: liquidado políticamente, no tuvo delfines porque no hubo potentados con capacidad suficiente para sucederle.

Como decíamos unos párrafos más arriba, Santos no tiene los saneados antecedentes militares de su predecesor, tampoco su limpia foja personal, ni siquiera sus esquemáticas ideas para orientar básicamente su gestión. El déficit de Santos no sólo es ideológico, también es ético. A Latorre lo asfixiaba todo el pesado aparato institucional, su heredero, en cambio, lo corrompe.

También tiene sentido del humor (del buen humor, se entiende) con ciertas caídas hacia lo chabacano, resabios de su origen; es amigo de francachelas y anfitrión generoso.

Miembro conspicuo de la "Sociedad de los Trece", gustaba reunirse en gastronómica cofradía en los reservados del entonces elegante Hotel Central, ante el escándalo convencional y la envidia disimulada de aquel pacato mundillo montevideano de la penúltima década del siglo.

Mientras Latorre cumplió una gestión política con prescindencia de los partidos, tal como lo anunciara, Santos, en cambio es todo él, hombre del Partido Colorado al que compromete en su actuación, haciéndose reconocer como su jefe. Por eso, en los gabinetes santistas, ya figuran hombres que tienen verdadera entidad política e intelectual (Manuel Herrera y Obes, José L. Terra) o, incluso, masónica (Carlos de Castro).

Tal como corresponde a un hombre de sus características, Santos es un continuista y, por eso, ladino y taimado, amañó su permanencia en la Primera Magistratura, aprovechándose de una fisura procesal que descubrió (o le descubrieron) en la Constitución, atreviéndose a sacarle partido con la complacencia (forma vergonzante de la complicidad) de su círculo de adulones. Hombres de paja nunca faltan y, como Latorre tuvo a Varela, Santos usó (entre otros) a Vidal. Al cabo de la maniobra, quedó en la Presidencia como salido de la galera de la Constitución (mayo de 1886); tres meses después, un pistoletazo le destrozaba la cara. Santos estaba ante el abismo que quiso salvar con un puente: el Ministerio de Conciliación. Vana maniobra para prolongar una situación que, históricamente, estaba liquidada. Había perdido fuerza porque el propio régimen del que era una expresión singular y brillante, estaba ya caducando. El militarismo no fue sino una solución supletoria llamada a replegarse al cumplir su ciclo.

Sin duda, la acción de gobierno, habida cuenta de todos los vicios democráticos que la informa, —aun cuando no consideremos la Reforma Vareliana en atención a que, por su magnitud y su trascendencia, desborda una concreta situación histórica— dejaba un saldo realmente favorable: una legislación bastante completa sobre matrimonio, registros etc. y una importante labor codificadora había sido ya cumplida; el militarismo, sobre todo bajo la orientación santista, había acelerado la laicización del Estado que concurría a apresurar su modernización.

En materia internacional, inspiró el Tratado del 20 de abril de 1883 con el Paraguay, por el que el Gobierno de Montevideo re-

nunciaba expresamente a la deuda de pesos 3:690.000:00 que reconocía el gobierno de Asunción <sup>(22)</sup> y, por decisión unilateral, disponía (ley de 14 de abril de 1885) <sup>(23)</sup> la devolución de los trofeos de guerra.

Por lo demás, este gobierno, como para probar que seguía expuesto a las presiones extranjeras, debió pasar también por las horcas caudinas de una reclamación diplomática sostenida por la representación italiana, a raíz de las torturas policiales sobre súbditos de aquella nación, que dieron mérito a remociones de funcionarios y obligaron a indemnizaciones y desagravios formales; de la misma manera, reclamaciones de origen brasileño, obligaron a trasladar, nada menos que al hermano del todopoderoso Presidente de la República, cuando la posición del Coronel Joaquín Santos se hizo intolerable para la legación del Imperio.

## LA CONCILIACIÓN

### (o el militarismo senil)

Estas y otras circunstancias, en el correr del tiempo, desgastaron el poder mientras se fortalecía la oposición a través de José Batlle y Ordóñez, que se insinuaba como líder del coloradismo antisantista y, sobre todo, de José Pedro Ramírez ya consagrada potencia política.

La insensible redistribución de fuerzas induce pues, al Jefe del Ejecutivo, ya mal herido, a proyectar la conciliación. En los primeros tanteos, con campechana familiaridad, le encargaba a Teófilo Díaz, uno de sus oficiosos colaboradores:

—Vamos a ver viejo, Ud., que siempre anda con sus combinaciones a las vueltas, cómo me arregla un Ministerio entre sus amigos."

—Es lo más fácil que hay, contestó Díaz, con tal que Ud. quiera. Le doy a Ud. entre colorados, blancos y constitucionalistas y hasta un inglés si Ud. quiere.

—¿Cómo un inglés?, preguntó el presidente.

—Sí. Le ofrezco a Ud. al Dr. Hildelfonso García Lagos a quien no hay nadie que le gane a Lord". <sup>(24)</sup>

Es verdad que García Lagos rechazó in limine la invitación, pero las líneas empezaban a tenderse. Santos se orientó entonces hacia su más encarnizado enemigo: José Pedro Ramírez que, si no era como un inglés, era sí, abogado de los ingleses, "(...) una verdadera entidad política y forense (...) rodeado y asistido en sus dudas, si es que las tiene, por

el grupo intelectual más ilustrado y brillante con que cuenta la República" (25).

Ramírez condiciona su colaboración y la de su grupo principista (ya por entonces; "constitucionalistas") estableciendo las bases en un Memorandum de 31 de octubre de 1886 donde, entre otras cosas, dice: "(...) Gobierno que se empeña en ver un enemigo inconciliable en la prensa libre, se divorcia de la opinión y se convierte necesariamente en un gobierno de fuerza (...)".

"Las garantías individuales (...) están violadas por el hecho de violentarse a los ciudadanos para el servicio de las armas (...), el atentado individual ha tomado ya el carácter de una perturbación social, manifestada evidentemente en la despoblación de nuestra campaña por la emigración constante a Entre Ríos y el Brasil, de todos aquellos a quienes las levas pueden arrancar de un momento a otro de sus hogares o de sus tareas".

"Es necesario pues, suprimir ese medio de remonta del ejército y empeñarse en llevar al país al convencimiento de que el último ciudadano de nuestra campaña, está tan bien garantido en su libertad personal como cualquier potentado de su misma capital (...)".

"Los jefes políticos son funcionarios del orden civil cuya misión primordial es garantizar las personas y las propiedades de todos los habitantes del Departamento".

Como se ve, Ramírez aprovechó la coyuntura favorable para golpear sobre la resistida ley de imprenta de 8 de octubre de 1886 cuya promulgación había provocado una crisis de gabinete con la dimisión simultánea de Manuel Herrera y Obes y José L. Terra.

Santos no tuvo alternativa y transigió. Al fin, el Ministerio, inesperadamente, se constituyó con el propio Ramírez, Juan Carlos Blanco, Antonio María Márquez y el porteño Aureliano Rodríguez Larreta y tolerando la participación de Tajés, compinche de Santos en el cuartel y en las parrandas, que conservaba la cartera de Guerra y Marina.

Este gabinete, lejos de prolongar la vida política de Santos, la abrevió; el 18 de noviembre de 1886, es decir, a apenas 15 días de consagrada a nivel ministerial la laboriosa conciliación, el presidente renunciaba al cargo y Tajés, su hombre de confianza, tomaba, a su vez, la posta, elegido por una Asamblea General dócil y obediente todavía, al Mandamás en retirada.

Poco duró, sin embargo, la lealtad del sucesor. El vencedor del Quebracho, que em-

pezó a virar buscando un rumbo propio, desarmó el ministerio heredado de Santos y cuando éste, precipitadamente, quiso regresar para restablecer su comprometido patrimonio político, nada quedaba ya de él y los mismos hombres que eran su hechura, votaban su exilio (febrero de 1887) mientras el delfín disolvía el 5º de Cazadores —bastión de Santos— y la Junta Militar, medidas que se agregaban a la recomposición del gabinete, integrado por otros intelectuales y principistas entre los cuales, la figura de Julio Herrera y Obes empezaba a perfilarse hacia altos destinos políticos.

El militarismo, adusto con Latorre, rutilante con Santos, declinaba así inexorablemente con Máximo Tajés, sin color y sin relieve, diluyéndose callado en el seno de la oligarquía que volvía por su sitio, una vez que diez años de gobierno cuartelero habían reimplantado las condiciones políticas y, sobre todo, las condiciones sociales y económicas para que ese grupo endógeno de intermediarios, hacendados, banqueros, saladeristas y abogados retomara con seguridad y comodidad las riendas del país.

#### NOTAS

1) Fragmento del Informe de José Ellauri a la Asamblea Constituyente de 1830, donde reprodujo, —sin citarlo—, el párrafo que, a su turno —1826— pronunciara Agüero Miembro Informante ante la Constituyente reunida en Buenos Aires.

2) Informe de Manuel Herrera y Obes a Venancio Flores —1853 (tomado de Pível Devoto, Ranieri de Pível Devoto, "Historia de la República Oriental del Uruguay". editorial Medina, 2da., ed., Montevideo, 1942 - pág. 244).

3) Bernardo Berro, Mensaje a la Asamblea General en ocasión de la apertura del período legislativo correspondiente al año 1863 (tomado de Eduardo Acevedo, "Manual de Historia Uruguaya". ed. Imprenta Nacional Colorada, Montevideo, 1936 - 2da. ed., pág. 108).

4) Guillermo Vázquez Franco, "1830, Constitución y Burguesía". Tribuna Universitaria N° 11, Octubre/1963.

5) También es la constante para el resto de América. Allí donde se da un centro urbano de importancia social y económica, se plantea la misma lucha entre la ciudad enquistada (Lima, Buenos Aires) y el "hinterland" que la rodea.

6) Eugenio Garzón, "La Tragedia del Plata". ed. Imprenta Militar. Montevideo, 1937 (pág. 13/14).

7) En plena Cámara, en pleno auge el bizantinismo principista, decía el diputado José Pedro Ramírez (sesión del 9/V/1873): "(...) Y más han de escandalizarse todavía los hombres

prácticos de que perdamos nuestro tiempo en averiguar si se violan en los ciudadanos esos principios democráticos que nuestros constituyentes promulgaron hace medio siglo, y según los cuales no es dado que la mano de la arbitrariedad pese, ni una hora, ni un momento sobre el último de los habitantes de la República, cualquiera sean las circunstancias que se invoquen (...)" (tomado de Pivel Devoto y Ranieri de Pivel Devoto, "Historia de la República..." cit., pág. 335.

8) Eduardo Acevedo, "Manual de Historia...", cit., págs. 131/132.

9) Lavandeira, en vísperas del acto electoral, escribía en "La Democracia": "Si los ciudadanos se dejan imponer hoy por la fuerza, y triunfan los elementos bárbaros por medio de la agresión y de la violencia, la soberanía popular vuelve a ser una mentira escrita en nuestros códigos y quedan para los próximos comicios generales, librados los destinos del país a las imposiciones de los más fuertes, de los más desalmados de los que no tienen reparo para lograr sus fines, en convertir el sufragio en lucha sangrienta, en innoble pugilato de pulperías" (Pivel Devoto y Ranieri de Pivel Devoto, "Historia de la República..." cit., pág. 337.

10) Ibidem.

11) Los datos biográficos en José M. Fernández Saldaña, "Diccionario Uruguayo de Biografías 1810/1940" ed. Amerindia. Montevideo. 1945.

12) Eduardo Acevedo, "Manual..." cit., pág. 141.

19) Hacia 1886 el ejército uruguayo estaba integrado así (Anuario Estadístico de la R. O. del U. - 1886):

Cuerpo	Número de jefes	Número de oficia <sup>1</sup>	Número de tropa	Clase de Armamento
Batallón 1º de Cazadores	3	24	459	Rémington
" 3º "	2	30	424	"
" 4º "	2	23	376	"
" 5º "	2	23	515	"
Regimiento 1º de Caballería	2	16	272	Carabina Rémington
" 2º "	2	15	250	" "
" 3º "	3	17	244	" "
" 4º "	2	21	228	" "
" 5º "	2	15	221	" "
" 1º de Artillería	3	32	515	" " y cañones
Fortaleza General Artigas	2	9	168	de varios sistemas Carabinas Rémington y cañones
Parque Nacional	2	5	122	de varios sistemas Rémington
	27	230	3.975	

Y hasta la cañonera "Artigas", a falta de mejor artillería, llevaba a bordo, 20 Rémington de repetición (según Nicolás Granada, "De Patria a Patria". Impresora a vapor de la Nación. Montevideo, 1886).

20) "Prefiero a cualquier sainete el espectáculo del excelente general Mitre en sus tentativas desesperadas para pensar" (Rafael Barret, "Obras Completas". editorial Americale. Buenos Aires, 1954 - 2da. ed. Tomo III, pág. 344).

21) Cit. por Luis Carlos Benvenuto en "Breve Historia del Uruguay", ed., Arca. Montevideo 1967 (pág. 88).

13) Juan E. Pivel Devoto, "Historia de los Partidos Políticos" ed. Claudio García. Montevideo, 1942. Tomo II, pág. 167.

14) Fernández Saldana, "Diccionario..." cit., págs. 687/688.

15) Fragmentos de la nota de 23/XII/1875, cursada por Latorre a Pedro Varela.

16) "Mis opiniones personales son conocidas decía Latorre en oportunidad de asumir la Gobernación, y así como me honro de haber sido y ser individualmente «colorado», tomando mi parte activa en las batallas que han ensangrentado la república, así también me hago un honor en declarar que mi gobierno prescindirá absolutamente de nuestras discordias anteriores y de todo favoritismo de partido. Como partidista no quiero inaugurar en mi país, sino el gran partido de la moral pública, de la honradez administrativa, de la libertad en el orden, del respeto a las leyes y a todos los derechos garantidos por nuestra Constitución. Invito a mis conciudadanos a que se afilien a ese partido, porque patrióticamente me propongo no gobernar con otro y romper inexorablemente dentro de la ley, todo obstáculo que se oponga a su consolidación". (tomado de Pivel Devoto, "Historia de los Partidos..." cit.; pág. 255).

17) "Cincuentenario de la Fundación de los Registros Genealógicos de la Asociación Rural del Uruguay". Montevideo, 1937 (pág. 51).

18) Jorge Abelardo Ramos, "Revolución y Contrarrevolución en la Argentina" ed. Plus Ultra, Colección Política e Historia. Buenos Aires, 1965. 3ra. edición. Tomo II, pág. 247.

más personas amparadas por el derecho de la República Oriental del Uruguay".

Por el Art. III, "La República Oriental del Uruguay, accediendo a los deseos manifestados por el Gobierno del Paraguay, y deseando dar a esta República una prueba de amistosa simpatía, a la vez que como un homenaje a la confraternidad Sudamericana, declara por el presente, que renuncia formalmente al cobro de los gastos de la guerra a que se refiere el inciso 1º del artículo anterior, con excepción expresa del importe de la reclamaciones de que trata el inciso 2º del mismo artículo".

23) Con fecha 14 de abril de 1835, Santos cursaba el siguiente telegrama al Presidente del Paraguay, notificándole de la buena nueva: "El Presidente de la República Oriental del Uruguay al Presidente de la República del Paraguay.

Asunción.

"Grande es mi satisfacción al llevar a cono-

cimiento de V. E. que las Honorables Cámaras, han sancionado por aclamación el Proyecto de Ley enviado por mí, pidiendo que se fueran devueltos al noble Pueblo Paraguayo, las banderas y trofeos de guerra que un día puso en nuestras manos la suerte de las armas.

"Vuelven a donde nacieron esos girones que tan alto hablan del valor de un pueblo viril, y si el Dios de la Guerra los separó de su suelo, el cariño de un pueblo hermano unido por lazos fuertes de amor y amistad los devuelve, enviando en ellos su sinceridad y sus respetos.

MÁXIMO SANTOS"

(Nicolás Granada, "De patria a Patria", cit.)

24) Nicolás Granada, "Páginas del pasado" Imp. de la Nación, Montevideo, 1897.

25) *Ibider.*

# EL MILITARISMO URUGUAYO EN EL MARCO DEL MILITARISMO LATINOAMERICANO

EL concepto de militarismo —predominio del elemento militar en el gobierno del Estado, dice la Academia— presenta en la actualidad dificultades semánticas que el lenguaje tiende a superar con el surgimiento de nuevos vocablos, no siempre universalmente recibidos, como por ejemplo *nasserismo* y *gorilismo*. El primero es usado también en la literatura europea y se refiere al modelo de la RAU, con un signo de transformación social y económica y donde la estructura de poder militar desempeña el papel de impulsora de ese cambio en las fuerzas productivas y en las relaciones de producción. El segundo vocablo, más limitado a los ejemplos latinoamericanos actuales, es menos recibido y se le asigna una significación de mantenimiento del *statu quo* social y económico.

En el orden histórico, y aplicado exclusivamente a América Latina, también se ha observado que el vocablo *militarismo* cubre una gama demasiado amplia de fenómenos políticos diversos, y se ha intentado atender a esa diversidad clasificando las situaciones en *estado pretoriano*, *estado gendarme* y *estado guarnición*. (1)

Por último, en materia terminológica parece importante atender la observación de que el significado historiográfico que ha recibido

la palabra militarismo en Latinoamérica y que hemos heredado, generalmente sin gran reflexión, responde a las coordenadas del positivismo spenceriano, que también difundieron los vocablos "civismo" y "civilismo" considerados referidos a etapas necesariamente ulteriores y definitivas de la evolución social. (2)

Como ocurre con muchas expresiones que la historiografía extrae ya del lenguaje corriente, ya de los enfoques actuales de alguna rama de las ciencias sociales, debe pensarse que la significación precisa hay que asignársela en el contexto histórico correspondiente a cada fenómeno que se estudia.

## SURGIMIENTO DEL MILITARISMO

Hay acuerdo sin embargo en que el militarismo no es un fenómeno colonial sino que aparece durante el siglo XIX, después de la ruptura de la unidad del imperio español y el surgimiento de los primeros 16 estados latinoamericanos.

También se afirma que la organización de los ejércitos revolucionarios y su inactividad posterior a las guerras de la independencia es el punto de partida del militarismo latinoamericano, pero muchos autores observan una primera época que califican de "caudillismo" porque el predominio político de personalida-

des destacadas, aunque se trata de jefes de ejército, es más evidente que la existencia de cuadros militares formados a la europea, organizados científicamente y equipados en forma racional.

Lieuwen sitúa el periodo de consolidación entre 1870 y 1890, pero también hace referencia al predominio político de caudillos militares anteriores, en lo que llama la "etapa depredadora del militarismo".<sup>(3)</sup>

Estas explicaciones sobre el origen del militarismo latinoamericano son insuficientes. Guerras de independencia hubo también en Estados Unidos y no se desarrolló —en el siglo XIX— el militarismo. En Brasil prácticamente no hubo guerra de independencia y sí se desarrolló el militarismo, *en el mismo periodo* en que el mismo hecho se dio en la mayoría de los países hispanoamericanos.

Menos atención debe asignarse a las explicaciones absolutamente idealistas que radican en "el alma hispánica" o en una especial incapacidad política latinoamericana el motivo de este fenómeno político-social, como hace Blasco Ibáñez.<sup>(4)</sup>

Tres órdenes del acontecer histórico estructural pueden guiarnos para situar el surgimiento del militarismo en Latinoamérica, y más particularmente en el Uruguay: la *demografía*, las transformaciones de la *técnica* y la relación de *dependencia económica con el exterior*.

## LA POBLACIÓN

En el momento de la independencia Latinoamérica tenía 20 ó 22 millones de habitantes. Hacia 1875 tenía 30 millones, en 1900 60 millones.<sup>(6)</sup> Es decir que la ruptura colonial con España se produjo en condiciones demográficas insuficientes para organizar 16 centros políticos independientes y eficaces. El caso del Uruguay, que acompaña las características generales, es sin embargo más agudo. En 1810 contaba con unos 40.000 habitantes, mientras que en 1875 alcanza 450.000 y en 1900 un millón. En 90 años Latinoamérica se multiplicó por tres; el Uruguay por veinticinco.

Muchos fenómenos políticos y económicos se comprenden mejor destacando este hecho básico, condicionante, que es el demográfico. Desde el caudillismo (forma de cohesión social fundada en relaciones personales, prepolíticas) la ausencia de agricultura en las regiones más despobladas o la carencia de caminos, hasta el reducido intercambio, la escasísima

capitalización y por tanto su tardía incorporación al sistema capitalista de producción.

¿Y el militarismo? También. Mientras no hubo estado moderno en los nuevos países independientes —y en general no lo hubo, salvo Brasil y tal vez Chile, durante dos o más décadas— no era posible sostener un ejército regular, eficiente, tecnificado, del que pudiera surgir el espíritu de cuerpo a que hacemos referencia implícitamente cuando usamos la expresión militarismo. La tradición liberal, en materia historiográfica nos ha dejado una pesada carga en cuanto dio por hecho que el estado independiente debía asemejarse a su modelo europeo (aunque la estructura social y económica no tuviera nada que ver con las europeas) porque las constituciones "en que debían moldearse las instituciones" eran calçadas de esos modelos. Señaló la época de la "anarquía" o del "caudillismo" inmediatamente posterior a la independencia<sup>(6)</sup> pero lo hizo a veces conscientemente y a veces inconscientemente con un sentido de valoración, ignorando o menospreciando la significación de las estructuras demográficas, técnicas y productivas que la determinaban. Ese período significaba para la historiografía del liberalismo la negación de su modelo político, como también lo significará *de igual modo*, el militarismo posterior. Pero sin advertir suficientemente que en el primer caso aún no había estado a la europea, y en el segundo ya sí. Y nada más confirmatorio de esto que el caso de Brasil, donde la independencia no significó ruptura ni de los cuadros administrativos y políticos ni del ejército, y donde, por tanto, no hubo "caudillismo" ni "anarquía".

Para que hubiera ejército regular, tecnificado, eficiente, era necesario que las finanzas del estado estuvieran ordenadas, que hubiera recursos abundantes, puesto que la técnica militar era ya bastante más cara. Para tener finanzas ordenadas hacía falta estabilidad política, y antes desarrollo económico, y antes aumento de población. Lo entendieron los contemporáneos: "gobernar es poblar".

Hacia 1830 con una población de 74.000 habitantes el ejército del Uruguay contaba con 1.425 hombres en un total de funcionarios que llegaba a 2.070.<sup>(7)</sup> Una generación más adelante, en 1868, el ejército contaba con 3.036 hombres, y el total de funcionarios públicos alcanzaba entonces a 7.441.<sup>(8)</sup> En el momento en que se produce el apogeo del militarismo en el Uruguay (época de Santos) el ejército tenía 3.656 hombres sobre un total de funcionarios que sumaba 9.404.<sup>(9)</sup> Comparemos:

AÑOS	1834	1858	1885
Población	80.000	370.000	582.000
Total de func. púb.	2.070	7.441	9.404
% de func. s/población	2,5	* 2,1	1,6
Total de soldados y oficiales	1.425	3.036	3.656
% de hombres en el ejército s/total func.	65,9	40,8	38,8

Es decir que la escasez de población impidió sostener un ejército importante, en los comienzos, lo que se comprueba: 1º) porque cuando la población crece, tiende a decrecer el porcentaje de funcionarios. 2º) Coincidentemente, tiende a decrecer el porcentaje del ejército en el presupuesto. La causa de este fenómeno, —reducción de la proporción de gastos militares en el Uruguay—, fenómeno que constituye la objetivación cuantitativa de una realidad sociológica que es generalmente admitida en el país y en la literatura extranjera, se intentará analizar más adelante. (10) Concluyamos ahora con esta observación relativa a la incidencia de la demografía: recién en las décadas del 70 y del 80 el aumento de población del país permitió tener un número de funcionarios públicos que realmente empezaba a hacer posible la eficacia de un poder político sobre buena parte del territorio, e incluso cierta modestísima representación externa. (11) Recién entonces será cuando el ejército dispondrá de una escuela militar (fundada en 1885) que, en su primer presupuesto, contaba con 12 cargos docentes y 40 plazas para alumnos. (12)

## LA TÉCNICA

En un sentido amplio, los cambios productivos, los cambios en las comunicaciones y los transportes y los cambios en el material bélico que llegan a Latinoamérica en la segunda mitad del siglo XIX significan una revolución tecnológica que tiene mayor trascendencia política y social aún que la que esos cambios producen en Europa, lugar de donde, en general, proviene (aunque algunos aportes se originan en Estados Unidos).

Para el Uruguay, por ser el más desierto, esta incidencia fue más intensa todavía. Barcos

a vapor desde 1852, bancos desde 1856, telégrafos (1865), ferrocarriles (1867), fusiles Remington para el ejército (1876), cañones de retrocarga (1884), son tal vez los factores más destacados que concurren a acelerar el proceso de consolidación de un poder político sumamente débil en todas las décadas anteriores. Hasta 1868 el gobierno uruguayo pidió y en ocasiones frecuentes, que los ministros de los países extranjeros acreditados hicieran desembarcar tropas para la custodia de la aduana, de los bancos o de la propia sede del "Poder Ejecutivo"... de la república. Cuando no se producían esos desembarcos sin haber sido solicitados.

La técnica desempeñó un papel preponderante de concentración política, y precisamente tres de los primeros ejemplos pueden anotarse durante el período denominado entre nosotros del *militarismo*.

Los telégrafos comenzaron a instalarse en 1865, por compañías privadas que hacia 1875 ya eran seis. Los circuitos de esas compañías conectaban ciudades importantes o si no cruzaban nuestro territorio para completar una conexión continental. Así, en 1875, la red telegráfica unía Bella Unión con todos los pueblos y ciudades del litoral, con Durazno y las restantes poblaciones del centro-sur, hasta Montevideo. Otro circuito iba de Montevideo a Colonia, y un tercero a lo que hoy es Río Branco. Quedaba aislado el centro-norte del país. Paso de los Toros, Tacuarembó, Rivera, lo que hoy es Artigas y Melo, no tenían línea telegráfica con Montevideo. En esas condiciones es que el estado interviene y pasa a tener una línea telegráfica propia, que iba de Río Branco a Melo. (13) Así quedaba conectada esa ciudad, de unos 5.000 habitantes, con Montevideo, pero es indudable que son motivaciones políticas las que llevan a esta intervención del estado en lo que se consideraba típica actividad económica privada. Melo era el principal centro revolucionario blanco, y disponer de un telégrafo desde allí, si no servía para impedir la revolución, podía ser muy eficaz para prevenirla o sofocarla.

El segundo ejemplo lo constituye el ferrocarril, cuya función será decisiva, a favor del gobierno, en la revolución del Quebracho, de 1886, época en que ya cruza al norte del río Negro y reduce así la capacidad de maniobra de los revolucionarios. Agréguese, y es el tercer ejemplo, el material bélico moderno, fusiles y artillería de retrocarga y se tiene un pa-

norama de la incidencia de la técnica en la consolidación política.

Las transformaciones técnicas que se incorporan al Uruguay en las dos décadas anteriores (desde el fin de la Guerra Grande) no lograron de inmediato afianzar al estado ni por consiguiente fomentar ninguna iniciativa de militarismo, porque la base demográfica seguía siendo insuficiente para sostener al primero, y con mayor razón al segundo. Por esa circunstancia la única tentativa de militarismo que se da en la década 1875-1885 coincide con los verdaderamente primeros intentos serios de organizar el estado. El militarismo no podía ser anterior a la estabilidad y eficacia del estado; en casi toda Latinoamérica fue posterior, en el Uruguay fue simultáneo, y se diluyó. Además, cuando se hace referencia a la técnica bélica incorporada en la década posterior a 1875, no hay que olvidar que es en escala muy reducida, al punto de que en su apogeo de 1885, el ejército contaba, con todo y por todo, con un regimiento de artillería de 480 hombres, lo que significa menos de 20 piezas...

Resumiendo: las condicionantes de estructura demográfica y económica del Uruguay hicieron que los factores técnicos introducidos de Europa, que en el resto de Latinoamérica contribuyeron mucho a concentrar el poder político y además afianzaron el militarismo, tuvieran menor efecto. La propia guerra del Paraguay, que tanto contribuyó a consolidar los ejércitos de la Argentina y del Brasil, no operó del mismo modo en el Uruguay.

## LA DEPENDENCIA ECONÓMICA

América Latina siempre fue —desde la conquista— una economía dependiente. Su intenso poblamiento en el siglo XIX fue consecuencia de condiciones demográficas y económicas europeas. La consolidación en estados separados se vio favorecida por la financiación británica. Los cambios en el régimen productivo fueron determinados por las exigencias del mercado universal, regido por Europa, de donde también vino la nueva técnica. Igual origen tuvo la capitalización.

Cuando los intereses económicos (comerciales y financieros) de las potencias europeas fueron bastante importantes, la necesidad de apuntalar regímenes políticos de orden y seguridad para esas inversiones (y para los nacionales de esas potencias, que giraban o poseían esos bienes) llevaba a banqueros y gobiernos europeos a un apoyo orientado hacia quien

podiera aparecer con mayor consistencia institucional. Y experiencia había bastante en Europa, de que el ejército, además de para hacer la guerra, sirve para mantener el *statu quo*.

Piénsese, haciendo una extrapolación, cómo se han equipado los grandes ejércitos latinoamericanos desde que la industria siderúrgica produjo acorazados y artillería de largo alcance: de los desechos fuera de uso, vendidos o regalados en un juego de equilibrio para mantener "la balanza de poder", pero excepcionalmente como resultado de una voluntad soberana de cada estado.

El militarismo, también, es una consecuencia de la dependencia.

## ¿POR QUÉ NO HUBO MILITARISMO EN EL URUGUAY?

Los coroneles, entre quienes luego desollará Latorre, toman el poder del débil estado uruguayo luego del motín de enero del 75. De inmediato firmarán con Timoteo Aparicio el Acuerdo de la Florida, que reitera las bases de paz del 6 de abril de 1872. Esto merece una explicación. Desde sus orígenes, cuando un partido gobernaba en el Uruguay, el otro quedaba excluido de toda posición parlamentaria. En 1870, gobernando los colorados, los blancos se levantan conducidos por Timoteo Aparicio, firmándose una paz de compromiso, el 6 de abril de 1872, que establecía una novedad única en Latinoamérica: la coparticipación. Consistía en que, de 13 departamentos que tenía el país, 4 serían administrados por jefes políticos del Partido Blanco, y el resto, por los colorados. Así los revolucionarios lograban base territorial para conservar armas, cargos, rentas, e indirectamente (por obra del voto público, etc.), los cargos parlamentarios correspondientes a esos cuatro departamentos. Esto era una negación del liberalismo político al que teóricamente aspiraban las minorías cultas, pero resultó ser una fórmula adecuada a la tradición bipartidista y a los mecanismos de pactos que siempre caracterizaron la vida política del país. El sistema de la coparticipación, con variantes, duró hasta 1904 y contribuyó, sobre todo en las 2 primeras décadas de su aplicación, a afianzar el poder de ese estado dividido.

Cuando los coroneles se apoderan del ejecutivo, en enero del 75, provocaron la desconfianza de los blancos, pues el ejército era colorado, desde la Guerra Grande. Al reiterarse los términos de reparto del poder, en el Acuerdo de la Florida, lo que vemos es que, por lo

menos, debe decirse que los militares gobiernan *una parte* del país, y el resto es un poder político caudillista, pero a los efectos que analizamos, civil. Incluso la revolución Tricolor de ese año 75 es sofocada con la activa participación de las milicias blancas de Timoteo Aparicio. Podrá sostenerse que la época de Latourette vio extender progresivamente la *jurisdicción* de ese gobierno montevideano y reducirse la importancia política de los caudillos, pero no puede afirmarse que haya cesado esa realidad de la coparticipación.

¿Es esta base bipartidista de la coparticipación la explicación suficiente del escaso desarrollo del militarismo?

Entiendo que no. Sabemos que el ejército entonces tenía escasa importancia social, económica, era reducido su volumen humano. Pero podemos preguntarnos ¿por qué no se estableció, y justamente en ese período, el servicio militar obligatorio, que hubiera aumentado la exigencia de oficialidad y hubiera producido, inevitablemente tal vez, un fenómeno de militarismo semejante al que conocemos de casi todo el resto de Latinoamérica?

Había obstáculos materiales. El estado uruguayo en 1852, al salir de la Guerra Grande tenía una deuda pública que era 50 veces mayor que su presupuesto anual y de la que hizo, naturalmente, una bancarrota que se prolongó hasta 1859. Desde entonces siguió acumulando nueva deuda pública producida por cada nueva guerra civil, por la mala administración financiera o por las especulaciones con el papel moneda. En la década del 70 el servicio de deuda insumía más que el ejército.

Para dar un símil, diría que así como el niño nacido con insuficiencia cardíaca no puede hacer deportes, el estado uruguayo, nacido con insuficiencia demográfica no pudo concentrar el poder político hasta una época avanzada, y cuando lo logró, su herencia financiera le impedía el lujo de un ejército numeroso.

Además, era menos necesario. Fue el país de mayor unidad étnica y el de menor extensión geográfica desde su independencia. Por último: no era verdaderamente soberano (estaba sometido a constantes presiones), pero desde la década del 70 parecía que el equilibrio entre los dos vecinos poderosos haría imposible su desaparición.



Creo que el tema así sólo se plantea. Existen, por otra parte, otros enfoques que desa-

rienden la base material. Pero entiendo que la discusión que más importa promover gira en torno a las condiciones de estructura indicadas y a otras que aún no veo con claridad.

## ALGUNAS CONSIDERACIONES TEÓRICAS

Un ángulo clásico marxista probablemente iniciaría el planteo del problema partiendo de la categoría de la lucha de clases y concluyendo en que la ausencia de militarismo debe ser un índice de que la lucha de clases no era tan aguda o que la clase dominante tenía otros medios para mantener su situación de dominio. Creo que nos encontramos demasiado atrasados en el campo teórico de la elaboración histórica de nuestro pasado, como para actuar con suma prudencia y amplitud, no desechando nada, pero tampoco aceptando conclusiones atractivas por mera imitación. Este es un momento historiográfico de transición, consecuencia lógica del fin del sistema capitalista y de las formas ideológicas que comporta. Nos ha enseñado ya *cómo no debe hacerse* la historia; esto es, rechazamos la mayoría de los valores, esquemas y conceptos que nos legaron nuestros mayores, y que suponían una evolución indefinida, con el acento puesto en los sistemas de ideas, en las instituciones políticas y en el papel de los héroes. Pero no hemos logrado aún, ni en la teoría ni en la práctica, la suficiente y necesaria sustitución.

El militarismo es un tema importante para Latinoamérica y en igual medida para el Uruguay. Después de su consolidación en el siglo XIX se produjo un reflujo que, hacia 1928, se traducía en la presencia de sólo 6 gobiernos militares, en países que juntos representaban el 15% de la población total; en 1936 eran más de la mitad los países y casi la mitad de la población; en 1954 eran 13 los países<sup>(14)</sup> y esa situación ha variado muy poco hasta hoy.

El interés académico que el militarismo latinoamericano ha despertado en los últimos años en los Estados Unidos, considerándolo implícitamente como un hecho social *natural* (y, además, en la mayoría de los casos con propósitos nacionalistas confesos, esto es, para favorecer la estrategia de poder de los Estados Unidos) resulta sumamente elocuente como advertencia.<sup>(15)</sup> A nosotros también tiene que importarnos, aunque el análisis anterior contribuyera a hacernos pensar que el Uruguay es *distinto*, que al no existir una estructura de

poder semejante al que actúa en el resto de Latinoamérica la imagen del liberalismo puede continuar y el *statu quo* mantenerse. Nada más peligroso, porque cada vez más estamos insertándonos en Latinoamérica y ya hemos aprendido en los meses de militarización de 1968 que los grupos dominantes aliados a la estrategia imperial no vacilarían en llamar al militarismo argentino y al brasileño si es que el adelanto técnico actual no les permite mantener su situación de predominio.

El militarismo es una categoría permanente y a la vez histórica. Pero su interés es secundario, determinado, *sobredeterminado*, como dice Althusser. Otras son las categorías esenciales que importa más precisar y ajustar.

#### N O T A S

(1) Mac Alister, L. N. Civil-military relations in Latin America, en *Journal of Inter-American Studies*, (JIAS) julio de 1961, Nº 3, pp. 341-350.

(2) Lieuwen, E. Arms and politics in Latin America, N. Y., 1960

(3) ob. cit.

(4) El militarismo mejicano, Valencia, 1920.

(5) Chaunu, P., L'Amérique et les Américains, pp. 43-44; Rippey, F., *Modern Latin America*, pág. 328.

(6) Entre nosotros en forma más vacilante, porque el bipartidismo temprano tiñó a la historiografía de simpatías partidistas.

(7) Informe del consul Baradère, en Cas-

tellanos, A., Dos informes... *Rev. Histórica*, XVIII, 442.

(8) Colección de Leyes y Decretos (CLyD) de Armand Ugón, etc., presupuesto aprobado el 14-X-1868.

(9) CLyD, Armand Ugón, etc., ley 1841 de 20-VII-85, t. XVI, pág. 7.

(10) El presupuesto de 1885 consagraba el 27% al Mº de Guerra (incluidas las pensiones).

(11) El Uruguay tenía entonces 5 legaciones y pocos más consulados. Piénsese qué ilustrativo resulta para apreciar la pequeñez de ese Estado de 1885, el volumen escasisimo de su representación exterior.

(12) CLyD, XVI, 119.

(13) El Estado tenía además otra línea propia, a la Isla de Flores, el lazareto.

(14) Lieuwen, E., *The changing role of the Military in Latin America*, en JIAS, oct. 1961, Nº 3, 559-69.

(15) Aparte del libro de Lieuwen y los artículos citados, Johnson, John, J., *The military and society in Latin America*, Stanford, 1964 (hay trad.), Mac Alister, L., *The Military in government in Hispanic American Historical Review*, 1960, 582-90; Alexander, Robert J., *The Army in Politics in Government and Politics in Latin America*, editado por H. B. Davis, N. Y., 1958; Mörner, Magnus, *Caudillos y militares en la evolución hispanoamericana*, en JIAS, II, 295-310; Francis M. J., *Military aid to L. A. in the U. S. Congress*, en JIAS, VI, 3, 389; y una amplia revisión bibliográfica en Mac Alister, L. N., *Recent Research and Writings on the role of the Military in Latin America*, en *Latin America Research Review*, II, 1, (1966) pág. 5, para citar solamente la bibliografía directamente obtenible en Montevideo.

# UN ASPECTO DE LAS INVERSIONES BRITANICAS DURANTE EL MILITARISMO: LOS FERROCARRILES

## I) 1876 - 1886. EL FERROCARRIL AGAZAPADO MIRA LA FRONTERA

1. EL "FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY" CONVERTIDO EN "THE CENTRAL URUGUAY RAILWAY" LLEGA A PASO DE LOS TOROS

Orígenes del "Ferrocarril Central del Uruguay"

Con marcado retraso con respecto a otros países de América, el ferrocarril se hace realidad en el país a fines de la década del sesenta. La expansión rápida del crédito, la especulación, el ingreso de oro brasileño caracterizan los años del gobierno provisorio de Flores (1865-1868). Sobre este cañamazo y en medio de activas polémicas en la prensa se trazan los proyectos de una línea férrea.

El decreto-ley del 4 de octubre de 1866 acuerda a una sociedad anónima —"Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay"— la concesión de una línea con el siguiente trazado: de Montevideo a Durazno pasando por Las Piedras, Canelones, Santa Lucía, Florida. Poco después, a principios de 1868, se autoriza por un nuevo decreto-ley el traspaso de los derechos de esta compañía a otra formada en Inglaterra estableciéndose una garantía de interés de 7% sobre un costo reconocido de 10.000 libras por milla abierta al tráfico. El primer día de enero

de 1869 se inaugura la primera sección Montevideo - Las Piedras, unos 20 kilómetros.

El grupo que pone en marcha la compañía estaba integrado por personajes del alto comercio, estancieros y políticos; ellos eran: Daniel Zorrilla, Antonio María Márquez, Tomás Tomkinson, Jaime Cibils, Juan Mac Coll, Joaquín Requena, Juan Bautista Capurro, Juan Proudfort, Juan Miguel Martínez, Juan Jackson. Este grupo enfrentaba la realización de una empresa para la cual carecía de competencia técnica y aun comercial. No serán raras en los primeros años, las invocaciones a sus "escasas luces" que hacen los miembros del directorio, para excusarse de decisiones importantes. Otros eran los poseedores del poder real en la empresa: Chamberlain, gerente general; George Cooper, representante legal; Prebble, ingeniero residente.

El estado intervino en la empresa suscribiendo 2.000 acciones preferidas. Su participación corresponde a la de un modelo liberal de intervención en empresas de interés público: suscribió acciones, que pronto pierde, aunque paga en parte y concede desgravaciones múltiples.

La compañía se esforzó en colocar acciones en nuestro medio con resultados poco satisfactorios: los particulares tomaron 1.350 acciones que sumadas a las 2.000 del estado significaron \$ 787.250. Al inaugurarse la sección a Las Pie-

dras, pagados los gastos, quedaban en caja \$ 598. Se esperaba del principal accionista, el estado, mayor apoyo pues "...si como esperamos, se venden los terrenos de la playa y se coloca una regular cantidad de acciones ahora que nadie puede abrigar dudas respecto a la realización de la empresa, es evidente que el ferrocarril será un hecho". (1)

Un testigo de estos sucesos comenta: "El 1º de enero de 1869 se inauguró entre Montevideo y Las Piedras la primera sección pero con poco resultado: 1º porque la estación de partida estaba en «Bella Vista», algo distante de la capital; 2º porque el pueblo de Las Piedras no es un punto central de comunicaciones." (2) Sin embargo por Las Piedras pasaba la ruta de la diligencia a Durazno y Colonia, desviando ésta hacia el oeste, en Canelones.

La línea da pérdidas en sus primeros años. La revolución de Aparicio no afecta al ferrocarril, es más, el transporte de materiales que ella origina y la salida de familias de Montevideo cuando los revolucionarios amenazan la capital, provoca una disminución del déficit.

Las dificultades obligan a recurrir a un expediente: "...el 6 de abril de 1871 se negoció en Londres la construcción de la línea férrea a una compañía que emitió 15.940 acciones, a más de las ya colocadas aquí, al tipo de 38,155 libras cada acción de 50 y los trabajos se emprendieron con actividad." (3)

El 4 de enero de 1872 se realiza un convenio entre Senén Rodríguez, representante del Ferrocarril Central del Uruguay y la casa Waring Brothers "contratistas de obras públicas" y el señor George Drabble presidente del Consejo de Directores del River Plate Banking. La casa Waring aceptó levantar el capital para la construcción de la línea de Santa Lucía a Durazno a condición de que le fuera encomendada la obra. Estos dos contratos indican con claridad que el ferrocarril salía de manos nacionales... si alguna vez estuvo. Desde 1872 el gobierno debe abandonar las acciones que poseía; su papel en el ferrocarril fue de poca trascendencia. Se retira no por desinterés en la empresa sino por exigencia de Waring Brothers.

El secretario del directorio en Londres juzga estos años así: "Comenzado (el ferrocarril) como empresa nacional pronto fue víctima de los abusos y las intrigas políticas. Su posición no fue mejorada por la firma de los contratos de construcción de la línea de Santa Lucía a Durazno. Ambos contratos significaron la emisión de capital soportando altos intereses de descuento y así, permanente e indebidamente, aumen-

taron la cuenta sobre la cual los intereses debían ser pagados". El informe es del 2 de marzo de 1878 cuando la línea había pasado íntegramente al "control inglés" como el mismo secretario, C. O. Barker, gustaba decir. En cuanto a las condiciones técnicas de la línea, anota C. O. Barker en el mismo informe: "Ocho locomotoras... fueron incorporadas en cumplimiento del contrato de construcción de Santa Lucía a Durazno y aunque ellas son más eficaces de lo que al principio se esperaba no están adaptadas para los requerimientos de nuestro tráfico." Y agrega: "...la construcción inicial revela la poca capacidad de los contratistas y del ingeniero pues su deber era proteger los intereses de los accionistas." Y más: "Los durmientes de pino del Báltico se están pudriendo y nunca debieron ser utilizados en este clima."

El deterioro del ferrocarril era grave, en 1874: "...los tenedores de aquellos títulos hipotecarios (los de 1871) han hecho saber al directorio en Londres su decisión de posesionarse de la línea hasta 25 de Agosto, incluyendo la estación Central, en uso de las facultades que les acuerdan los contratos vigentes." (4)

En el mismo año —1874— comienza a pensarse en la transformación de la compañía en el sentido de colocarla enteramente bajo "control inglés". En el informe del secretario del directorio en Londres, C. O. Barker se expresa: "...un grupo influyente de accionistas ha manifestado en la última asamblea general... y también el directorio en Londres, la idea de una reconstrucción de la compañía para convertirla en una compañía inglesa... la realización de esta operación sería enormemente ventajosa para los accionistas y el ferrocarril mismo... (los accionistas de Londres) han comunicado la proposición a sus socios de Montevideo y han recomendado calurosamente su consideración." Algo más sobre los contratistas Waring Brothers. George Cooper, administrador general y científico del Ferrocarril Sud de Buenos Aires en su "Informe" del 1º de octubre de 1873 dice: "Considerando bien la clase de camino que hay en explotación, las máquinas no son en mi opinión bien adecuadas al trabajo que tienen. Una sucesión de pendientes fuertes y curvas muy pronunciadas y en algunos casos curvas dobles de los más cortos radios en pendientes muy rápidas limitan los trenes que deben llevar las máquinas, perjudicando a la compañía..." (5)

El contrato firmado en Londres, de resultados perjudiciales al ferrocarril, además de comprometer las finanzas de la línea, permitieron a Waring la realización de una construcción defectuosa que influyó varios años en el rendimien-

ro de la empresa. El ingeniero Emilio Dupré del Ferrocarril Central en una comunicación al directorio relacionada con la construcción de la línea a Durazno dice: "En cuanto a mí, es sólo por la persuasión y la fuerza de razonamiento, que puedo tratar de conseguir de los constructores que se conformen con mis observaciones. Basta leer el contrato para convencerse que los poderes legales que tengo en mis manos son ilusorios y que todo está remitido en poder del ingeniero de la compañía en Londres." (6)

Al constructor le interesaba invertir poco en costosas obras de desmonte y terraplenado pues tenía en sus manos los instrumentos adecuados para hacerse pagar desentendiéndose de los perjuicios que una línea así construida traía para un buen rendimiento. Cobraba como constructor por una obra de poca calidad y podía exigir el embargo de la línea. El directorio local estaba atrapado entre las exigencias de Waring y los pobres rendimientos de explotación.

El 2 de abril de 1874 el ferrocarril llega a Durazno, sumando 201 kilómetros de vía abierta al tráfico. Aquí se detendrá hasta fines de 1879 en que se construye el puente sobre el Yi.

El estado había garantizado un 7% de interés por milla a un costo nominal de 10.000 libras. Pero no pagaba regularmente. Al 31 de diciembre de 1874 el estado debía \$ 234.661 al Ferrocarril Central. Ante estos atrasos la compañía no puede atender sus obligaciones con los poseedores de bonos hipotecarios provenientes de los contratos con Waring. El prestigio de la compañía es afectado.

### Del estancamiento en Durazno a "The Central Uruguay Railway"

Si de Durazno el ferrocarril no avanza en casi 3 años, el Ferrocarril Central realiza un convenio con la "Sociedad del F. C. a Higuieritas" el 31 de marzo de 1876 por el cual se reglamenta el transporte. La línea a Higuieritas empalmaba con el Central. Éste fue, quizás, el último acto de importancia que realizó el Central antes de su reorganización. Los accionistas ingleses dominaban la línea a Higuieritas de 32 kilómetros de extensión desde Juan Chazo a San José. Fue construida por Waring Brothers. Un periodista escribió a principios de 1873: "... la asamblea de accionistas (del F. C. Central) del 20 de noviembre de 1872 cedió a Waring un ramal de Florida a Cerro Largo y otro de Durazno a Salto pasando por Payandú y otro a Higuieritas, los que sumados llegan a 1.660 kilómetros..." estas concesiones a Waring le hacen exclamar al articulista, refiriéndose al F. C. Central "gargantúa industrial"

riéndose al F. C. Central "gargantúa industrial" y un "desastre económico que transforma en un gran monopolio una compañía de ferrocarril que de golpe se hace dueña del precio de los fletes y transportes y de todos los medios de comunicación". (7) Del directorio del F. C. Central dice: "... se cree con derecho para conceder graciosamente a Waring todas las líneas que solicitó no debiendo ignorar, sin embargo, que dichos señores (Waring) escribieron el 10 de setiembre de 1870 que «pretendían construir todos los ferrocarriles de la república.»" (8)

La línea a Higuieritas (Nueva Palmira) tenía una garantía de interés de 7% por milla con un costo reconocido de 10.000 libras. El estado no pagó la garantía; en el primer semestre de 1876 la deuda, según la liquidación de la Contaduría General, ascendía a \$ 215.315. La concesión establecía la terminal en Higuieritas pero la línea se detuvo en San José. Dependiente del F. C. Central para el acceso a la capital y al puerto, su corto recorrido no podía darle una vida propia. Aunque era una compañía distinta del F. C. Central estaba destinada a incorporarse a su sistema. C. O. Barker en su informe citado en 1878 dice refiriéndose a esta línea: "... es deseable para los intereses de ambas compañías que una fusión permanente fuera efectuada tan pronto como sea posible... muchas dificultades futuras serían obviadas por una pronta y permanente combinación."

La idea de extender el ramal a Higuieritas tenía su apoyo en que en este puerto se concentraría el movimiento fluvial de los ríos Paraná y Uruguay. La dificultad consistía en llegar hasta allí y en que esa parte de la línea diese algún rendimiento. Al discutirse el Proyecto de Trazado General de Ferrocarriles en la Cámara de Representantes en 1884 el diputado Honoré explica las razones de la interrupción de la vía en San José: "¿Por qué no se han dedicado los capitales a la extensión de la línea? ¿Por qué se han concretado a un ramal tan insignificante, y de resultados no diré negativos pero sí tan poco importantes? Por el motivo siguiente: desde San José a Higuieritas no existe una sola población; existe un trazado que sería forzosamente un trazado de cuchillas; y por consiguiente no sería un trazado que serviría a lo más importante y feraz del departamento que cruza. El porvenir de Higuieritas a parecido a la compañía, después de muchas reflexiones, un porvenir, si no problemático, a lo menos de un futuro tan lejano que a su entender ni vale la pena dedicar mayor capital a la línea." (9)

Veamos el movimiento del F. C. Central en los años: 1875, 1876, 1877, 1878.

Años		1875	1876	1877	1878
Nro. de pasajeros .....		286.671	271.186	242.542	239.195
Ingresos por pasajeros .....	L.	53.634	49.744	46.007	45.161
Lana y pelo .....	Ton.	2.556	6.580	6.353	4.945
Mercancías .....	Ton.	13.816	16.458	19.474	22.011
Ganado (Nro.) .....		2.030	2.189	6.218	7.756
Ingresos totales .....	L.	82.342	91.867	91.818	97.080
Ganancia .....	L.	20.090	32.104	27.470	34.659

Hemos tomado los años 1875 a 1878 porque en ellos no hay aumento en extensión de la línea, lo que permite compararlos con facilidad.

Los pasajeros transportados es el rubro que más ingresos provee al ferrocarril y lo será hasta 1879 en que el tráfico de mercaderías aumenta sostenidamente. En sus principios el ferrocarril recibe la mayoría de los pasajeros de una zona que no pasa de Canelonés; el tráfico local es el más importante.

El transporte de lana y de ganado nos da un índice seguro de la insignificante influencia del ferrocarril en el medio rural. La lana venía en una proporción abrumadora en carretas. En cuanto al ganado, costó mucho al ferrocarril desplazar al tropero. Esta forma de acarreo de ganado, arraigadísima en el medio, sólo puede ser superada en las largas distancias; además de fletes caros el ferrocarril carecía de vagones adecuados a este tráfico. Recién en 1879 incorpora 6 vagones contruidos especialmente para este transporte. Si calculamos que cada vagón recibe no más de veinte cabezas de ganado, no pueden sorprendernos las comparaciones: en 1876 se transportan 2.189 bovinos y 2.316 perros.

Las ganancias estaban siempre comprometidas en su aumento, por el alto costo de explotación de la línea. Constantemente se renuevan los durmientes y se realizan obras de mejoramiento en la vía fija. Estos gastos exagerados tenían su causa en la construcción deficiente hecha por Waring.

Una observación final. Entre los años 1875-1880 los saladeros faenaron 2.947.926 reses; en los mismos años el consumo de Montevideo fue de 450.234 reses. El transporte de ganado entre 1875-1880 asciende a 42.341 reses, no alcanzando el 10% del consumo de Montevideo.

Las deudas del estado por concepto de garantías y el momento favorable en Inglaterra para las sociedades anónimas unidas a la difícil situación de la empresa, hicieron acelerar las iniciativas que desde 1873 pedían la formación de una compañía completamente inglesa. George Drabble en 1876 visita Montevideo en su calidad de presidente del directorio en Londres del F. C. Central y le expone a Latorre los graves problemas que afectan al ferrocarril:

"... (la Compañía) estaba amenazada por sus acreedores hipotecarios de perder la posesión de la parte más importante de la línea y sus accionistas, en su gran mayoría residentes en Inglaterra, no estaban dispuestos a hacer nuevos sacrificios de dinero en servicio de una empresa, que después de varios años de explotación sin obtener beneficios, hubiese de continuar constituida bajo la misma organización y condiciones, que ellos juzgan incompatibles con su ulterior prosperidad" (10).

Además el estado adeudaba a la compañía \$ 770.000 por concepto de garantía atrasada y a pesar de haber repartido en 1878 un dividendo de 3 chelines a las acciones ordinarias "... hoy mismo no excede de 9 libras esterlinas el precio de cada acción de valor nominal de 50 libras" se decía en 1877 (11).

En noviembre de 1877 se presentan al Poder Ejecutivo en representación del F. C. Central, Eduardo Cooper, Alberto Capurro, Francisco Weldon, proponiendo las bases de reorganización. Estas bases son aprobadas el 27 de noviembre del mismo año, conteniendo diversas desgravaciones, privilegios y compensaciones.

**Desgravaciones:** "Art. 2. Los materiales útiles y artículos que se importaran del extranjero para la construcción, uso y consumo exclusivos del ferrocarril serán libres de todo derecho durante el término de esta concesión y la propiedad del ferrocarril será libre de toda contribución u otro impuesto durante este término".

**Privilegios:** "Art. 4. El Superior Gobierno concederá a la Empresa el uso gratuito de las vías públicas para la colocación de los rieles, previa aprobación de la Dirección General de Obras Públicas, y la Compañía tendrá la obligación de tomar todas las precauciones para la seguridad pública que son usuales en otras partes en caminos semejantes".

"Art. 5. Las propiedades y terrenos para la vía férrea, estaciones y demás construcciones necesarias serán cedidas a la Empresa en propiedad, siendo fiscales; así como el uso de las plazas que requiera el servicio de la Empresa y previo el acuerdo de la Dirección General de Obras Públicas. Cuando las propiedades que se necesiten para establecer el ferrocarril a juicio

de la Comisión Directiva para los objetos arriba indicados, sean de particulares, serán expropiados de cuenta de la Compañía con arreglo a las leyes vigentes del caso”.

“Art. 6. El Superior Gobierno someterá a la Dirección de Obras Públicas y si esta le aconsejare trazar de nuevo las calles adyacentes a la Estación Central, cederá las mismas gratuitamente a la Compañía y además le permitirá expropiar las partes de terrenos limítrofes que fuesen necesarios para ensanchar el muy reducido local actual de la estación principal y sus dependencias de acuerdo con la ley de expropiación”.

“Art. 11. — La fijación de las tarifas de carga y pasajeros se hará por el Directorio de la Compañía y no podrá variarse sin previos avisos en los diarios de la capital con treinta días de anticipación. El Superior Gobierno sólo interviendrá en ellas después que las utilidades líquidas lleguen al 16% anual”.

“Art. 13. — La línea quedará siempre en propiedad de la Compañía concesionaria, pero los privilegios y exenciones que por esta concesión acuerda el Estado durarán por el término de 40 años...”

“Art. 16. — La presente Compañía bajo las bases de esta concesión podrá continuar la vía férrea hasta la frontera del Brasil, pero en el caso que durante esta concesión se presente alguna otra empresa solicitando hacer una vía férrea hasta la frontera del Brasil, se le otorgará un plazo de ocho meses a la Compañía del F. C. Central para que declare si está dispuesta a llevar la línea hasta el Brasil y fijar el plazo con el Gobierno en que debe empezar los trabajos y concluirlos. En el caso que el Directorio del F. C. Central no arribase a un acuerdo con el Superior Gobierno para la prolongación de la línea, este podrá contratar con la otra empresa que se haya presentado”.

Compensaciones: “Art. 7. — Para compensar a los accionistas por las pérdidas y perjuicios que han sufrido, el Gobierno se compromete a ayudar a la Compañía por el término de diez años con una subvención de \$ 25.000 anuales pagaderos por semestres y la Compañía hará lo posible para levantar en el extranjero el capital necesario para llevar la línea al otro lado del Río Yí y hacer varias reparaciones ya muy necesarias”.

“Art. 9. — El Gobierno pagará en cuatro mensualidades por la Aduana el importe adeudado a la Empresa por pasajes y trenes especiales. En lo sucesivo el Gobierno pagará al contado los trenes especiales y demás servicios que requiera de la Compañía”.

“Art. 10. — Para el pago de la garantía ven-

cida importando... el Gobierno emitirá Bonos que ganarán 4% de interés anual pagaderos por trimestres y 2% de amortización acumulativa anual... dichos Bonos serán garantidos por una renta especial...”

Por otra cláusula, el F. C. Central renuncia a la garantía de interés del 7% sobre 10.000 libras por milla abierta al tráfico.

El 16 de enero de 1878 la Contaduría General presenta un Informe, redactado por Tomás Villalba estableciendo la deuda del Estado por la garantía de interés del 7% y por servicios especiales prestados al Estado por el F. C. Central. La suma asciende a \$ 1.044.424. Poco después la misma oficina reduce la deuda a \$ 1.025.938.

El 15 de febrero el Directorio del F. C. Central acepta la cantidad fijada.

El Estado quedaba grandemente comprometido al aceptar las altas compensaciones que reclamó la Compañía. Y además un mal negocio. De acuerdo a la Ley de Trazado General de Ferrocarriles se fija el costo del kilómetro abierto al tráfico en 5.000 libras; el costo real es inferior, pero era, se decía, una forma de atraer capital al que se le reconoce una garantía de interés del 7% sobre esas 5.000 libras por kilómetro. Al ser menor el costo real de construcción, el interés obtenido por las Compañías por sus capitales, es sensiblemente mayor. Aceptando el costo de 5.000 libras por kilómetro, el valor de la línea es de 1.000.000 de libras. Las subvenciones recibidas por la empresa, las desgravaciones y otros privilegios, hacen ascender lo entregado y a entregar, a la Compañía, a una cifra que se aproxima a más de la mitad del costo total de la línea.

El ferrocarril inglés pagado por el Estado, exportará, en los próximos años, miles de libras a Inglaterra para el pago de obligaciones, acciones preferidas, acciones ordinarias, etc. El país se declaraba incapaz de levantar los capitales necesarios para la construcción de ferrocarriles; recurrió a capitales extranjeros y al final pagaba al ferrocarril inglés sumas que hubieran alcanzado, quizás, para construirlo por cuenta del Estado.

La dependencia del exterior aumentaba por la necesidad, siempre en aumento, de importar de Inglaterra, locomotoras, vagones, rieles, carbón, aceite, durmientes... que entraron hasta 1890, libres de derechos. El negocio del ferrocarril no consistía sólo en las ganancias por transporte, sino en crear un mercado de demanda creciente de los excedentes industriales británicos. A fines de 1920 y comienzos de 1921 se realiza en el Senado un debate sobre la intervención del Estado en las tarifas ferro-

varias, al concluir en 1918 los privilegios que el convenio, arriba citado, le otorgaba al F. C. Central.

En esa circunstancia, J. Jiménez de Aréchaga, analiza el Contrato-Ley diciendo:

"Es cierto que no había grandes alicientes para que el capital extranjero viniera a comprometerse en el país, a contribuir al fomento de la cultura, al desenvolvimiento agrario, a la transformación de nuestra campaña. La tranquilidad pública no había sido alcanzada; muchos factores de desorden y anarquía agitaban al país y si el ferrocarril había de ser, acaso, el que contribuyera en medida máxima a destruir todos esos elementos de desorden y anarquía en la República nada puede extrañarnos que los legisladores de la época se sintieran inclinados, máxime en la ignorancia en que estaban... de la verdadera extensión de los derechos de la soberanía, a conceder franquicias que hoy... consideramos nosotros que pueda ser excesivo" (12).

Este juicio, aun desde su óptica liberal, señalará la enajenación que significó el Contrato-Ley. Pero hay un principio doctrinario en este documento que debe ser recordado. Expone en el Senado en la sesión del 27 de enero de 1921, Manuel B. Otero: "En el año 1878... el criterio del Gobierno estaba ya formado y definido en el sentido de afirmar el principio general de la aprobación necesaria de las tarifas por el Estado, en virtud de razones primordiales de orden público;... En 1873, años antes de esta concesión, la antigua Dirección de Obras Públicas había formulado el trazado general de los ferrocarriles y, al mismo tiempo, un pliego de condiciones. En la confección de ese pliego de condiciones intervinieron los hombres que entonces eran considerados más competentes en la materia. Eran el señor Antonio Montero, Presidente; el señor Honoré, el señor Juan Alberto Capurro, el señor Dupré y el señor Penox". "...en el año 1873, nuestros ingenieros conocían toda la importancia del asunto y afirmaban ya el principio de la homologación; es decir la aprobación de las tarifas por el Estado, como regla general" (13).

Queda clara la doctrina de la obligación del estado en la regulación de las tarifas ferroviarias. Al F. C. Central como privilegio se le había concedido por el Art. 11 que el estado sólo intervendría en las tarifas después que las utilidades líquidas lleguen al 16% anual y esto por cuarenta años. Juan Alberto Capurro, quien participara en la comisión formada en 1873, fue en 1878 uno de los representantes del F. C. Central; por lo tanto reconocía el principio de la intervención del estado en materia

de aprobación de tarifas. "Tan eficaz fue la intervención del señor Capurro, que, según lo recuerdo, (dice Otero en el Senado, en 1921), él mismo me mostró una bandeja de plata que le fue regalada por los accionistas del Ferrocarril Central en agradecimiento de sus gestiones". Y se pregunta Otero: "¿Podría desconocer el señor Capurro el principio o regla general que él mismo había aconsejado al Gobierno (en 1873)? ¿Podría desconocer que la no intervención importaba una exención y un privilegio?" (14). Él podía, pero la doctrina que contribuyó a hacer aceptar en 1873 quedó y fue aplicada y sostenida contra la pretensión del F. C. Central de oponerse a cualquier control estatal en la fijación de tarifas.

### El puente sobre el río Yi, una obra demorada

Con el ferrocarril detenido en Durazno desde abril de 1874, bien podía decir C. O. Barker en su Informe de 11 de marzo de 1878: "La prolongación del ferrocarril a la ribera norte del Río Yi es considerada por nuestro Gerente (Chamberlain) como una de las realizaciones más importantes para nuestro futuro". Cruzando el río, al otro lado de Durazno, convergían varios caminos que venían de la frontera; a pesar que el río es caudaloso en este punto tres grandes balsas tiradas por bueyes atravesaban el río transportando mercancías a Durazno. Dando cuenta de la necesidad de un puente C. O. Barker agrega: "...se me aseguró que el puente sobre el Río Yi atraería hacia el ferrocarril el tráfico que ahora se realiza por carreta a la Capital". "Pienso que a los precios actuales 50.000 libras son suficientes para la obra incluyendo una estación en la ribera norte. Se están preparando planos y estimaciones que serán presentadas al directorio en pocas semanas".

Al estimar los gastos de construcción la Compañía piensa que el Estado puede aliviarla y no se equivoca. El 21 de julio de 1879 se aprueba una ley por la que se autoriza al P. E. a contratar con el Central la construcción de un puente mixto que sirviendo de pasaje a los trenes, permita a la vez, tráfico de carretas, tropas, etc... Se otorgan varias concesiones: exoneración de derechos para los materiales de construcción, además de toda contribución o impuesto por el término de la concesión que será de 39 años; la extracción, sin costo alguno de tierra, piedra, arena en los terrenos fiscales inmediatos; el cobro en favor de la empresa de peaje; compromiso del estado de no autorizar la construcción de otro puente sobre el Yi dentro del radio de dos leguas a cada la-

do del proyectado; el puente podrá continuar siendo propiedad de la empresa aun después del término de la concesión; el estado en compensación sólo exigía que la obra fuese segura para el tráfico. El puente se habilitó el 17 de noviembre de 1879; la esperanza de nuevo tráfico tantas veces expresada por Chamberlain tenía ahora un real apoyo. Pero la realidad no coincide por completo con las expectativas. En enero de 1880 Chamberlain informa al Directorio de Londres: "Lamentablemente para nosotros desde la inauguración del puente el río estuvo muy bajo y las carretas en vez de detenerse en la estación de la ribera norte (Yi) pudieron vadear el río hacia Durazno preferido por ser un pueblo. No hay duda sin embargo que las crecientes concentrarán el tráfico en la estación de la ribera norte". Coexistían el nuevo puente inglés y las viejas prácticas de transporte criollas. El ferrocarril se preocupará por los caminos y los pasos pues estando éstos en buenas condiciones le permiten extender su influencia alrededor de las estaciones, lo que significa cargas aumentadas. Hacia fines de 1879 una resolución del ministro de Gobierno José M. Montero establece: "Habiendo comunicado a este Ministerio la Empresa del F. C. Central del Uruguay que el mal estado en que se encuentra el paso del arroyo Santa Lucía Chico le perjudica grandemente en sus intereses, ha resuelto aceptar la oferta que le hizo, de hacerse cargo de la compostura de ese paso, concurrendo además con el personal científico necesario, herramientas, carretillas de mano etc. con tal que el Ministerio ponga a su disposición un número suficiente de presos custodiados debidamente para servir como peones en el trabajo". El cruce del Río Yi con su promesa de nuevo transporte acentuará un permanente problema del F. C. Central: la falta de material rodante y depósitos de mercancías. La estación Central era inadecuada; era frecuente el caso de depositar las mercancías al aire libre cubriéndolas con lonas y a pesar de las precauciones tomadas era difícil evitar su deterioro, provocando protestas y reclamaciones que en general obligaban al ferrocarril a compensaciones. El material rodante insuficiente era además anticuado, imponiendo gastos adicionales de explotación. C. O. Barker explica: "Debido a las severas pendientes es necesario un efectivo «brake - power» (freno - continuo); esto es obtenido en el presente haciendo rodar dos pesados «brake - vans» con cada tren. Estos vagones van vacíos con excepción de los hombres encargados de los frenos. El arrastre de estos vagones y el salario de la mitad de los hombres sería ahorrado por la in-

roducción de un freno continuo aplicado desde la máquina..."

El acceso a la rica zona del norte del río Negro que comenzaba con la habilitación del puente sobre el Yi avivará en el ferrocarril su "hambre de frontera".

#### Mr. Chamberlain: un inglés en carreta

Pasan más de seis años antes de que la línea del Central aumente su extensión: recién por un decreto del 6 de febrero de 1886 se habilita al tráfico la sección Yi - Molles, unos 35 kilómetros. Este estancamiento no afecta sólo al Central; las otras líneas en explotación muestran la misma característica. El F. C. Noroeste, Salto - Cuareim, estuvo detenido en la estación Yacuy desde principios del 76 hasta fines del 83, y desde esta fecha hasta octubre de 1886 construye sólo unos 35 kilómetros. Esta paralización debida a la depresión de los años 80 a 86 responde también a la política interna de las empresas. Asegurar con pocos kilómetros de vías y con el subsidio estatal un dividendo a sus accionistas. Inicialmente estos estaban formados por comerciantes o funcionarios ingleses que colocaban sus ahorros convencidos por la propaganda de sociedades dedicadas a inversiones en el extranjero. Desde mediados del 80 la mayoría de los accionistas son inversores profesionales que reclaman rápidos dividendos. A pesar que los rieles están aquí, muchas explicaciones están en Inglaterra.

Si el ferrocarril no progresaba en extensión lineal aumentaba su influencia tratando de atraer el mayor tráfico posible, al mismo tiempo que renovaba el equipo rodante y la vía defectuosa. El 30 de diciembre de 1880 informaba Chamberlain al directorio en Londres: "Las obras llevadas a cabo en la modificación de las curvas más pronunciadas y en los fuertes declives, junto con el nuevo material rodante que es construido en Inglaterra para nosotros, reducirán nuestro costo de explotación en el futuro".

Hacia los puertos del Litoral, Salto en primer lugar, se dirigían varias rutas que partiendo de la frontera con Brasil daban a esa zona una activa vida comercial. El ganado al norte del Río Negro encontraba dos salidas: la Provincia de Río Grande y los saladeros del río Uruguay. Lo que no era absorbido por estos centros, venía a Montevideo vía río Uruguay; pero su volumen no era importante. Además del ganado entre la frontera este y norte con el Brasil se transportaban cantidades apreciables de mercancías, legal o ilegalmente; la distinción era generalmente muy imprecisa.

Cuando el ferrocarril llega al Yi encuen-

tra la posibilidad de atraer a su tráfico ese intercambio de mercancías entre la frontera y el Litoral. Podía lograrlo prolongando rápidamente la línea al norte del Río Negro; pero no lo hizo. Chamberlain encontró otro método, aprendido del país criollo.

En 1881 se reciben de Inglaterra y EE.UU. 50 carros que trabajarán, tirados por mulas, entre la estación Yí y los departamentos de Tacuarembó y Cerro Largo. Dice Chamberlain en su informe del 4 de marzo de 1882: "Nuestra idea es hacer trabajar los carros entre el Yí y Tacuarembó... y tengo el propósito de utilizar algunos en la nueva ruta entre el Yí y el rico departamento de Cerro Largo, que está abastecido, en gran parte, desde el puerto de Río Grande como consecuencia del alto costo del transporte por carreta a, y desde, Montevideo. Las crecientes dificultades de trabajo del puerto de Río Grande están orientando a la opinión pública hacia nuevos medios de comunicación". El ferrocarril, los carros y las carretas, en sólida alianza, aspiraban al dominio del comercio de la frontera.

Si desde la estación del Yí el ferrocarril no acentuaba su penetración en el medio rural la esperanza de nuevas cargas desaparecería. El tráfico se desviaba hacia el río Uruguay. De la prosperidad comercial del Litoral el ferrocarril sacaba su parte; los saladeristas y comerciantes litoraleños se abastecían en Montevideo y sus compras eran transportadas por el Central hasta la estación Yí de donde salían carretas para Salto o Paysandú. Cuando a fines del 70 el alambramiento de los campos se intensifica pudo decir C. O. Barker: "la cantidad de alambre de cerco y postes que ahora se envían al campo son un seguro indicio del aumento del bienestar". Pero el alambramiento trajo algunas dificultades que Chamberlain indica hacia 1882: "Estamos ocupados en solucionar el transporte entre nuestra terminal del Yí y Cerro Largo y tratando de obtener del Gobierno la apertura de ciertos caminos que han sido cerrados (por el alambrado) y que nos perjudican". Las protestas del ferrocarril por el cierre de caminos es constante, lo que revela que el problema continuaba y se acentuaba. También por este hecho se perjudicaban las carretas encareciéndose sus fletes, por los rodeos que debían hacer. En el primer Congreso Nacional de Vialidad celebrado en Montevideo en 1913, Arturo V. Rodríguez dijo: "Yo he visto llegar un camino —alambrado por medio— a diez metros de una estación de ferrocarril y lo he visto cerrado teniendo que hacer un recorrido de dos leguas para llegar a la estación. He sido comisionado para abrirlo, he ido con

orden de la Junta, y el propietario, con una escopeta en la mano me ha estado apuntando y he salvado la vida milagrosamente. Esto ha ocurrido en el Departamento de Florida y vinieron influencias y ese camino no se pudo abrir" (15).

De la influencia de las estaciones en la campaña apelamos a otro testimonio alejado del 80 pero que retrospectivamente nos puede dar una idea aproximada. En 1917 escribe Carlos Praderi: "En ningún país del mundo, la zona de influencia de los ferrocarriles es tan pequeña y por consiguiente sólo una superficie bien reducida del país puede gozar de aquel importante factor de desenvolvimiento industrial. Aquí en ciertos casos, a cinco kilómetros de la estación termina dicho «acceso» a esta, cuando no falta totalmente; en casi todos los casos esa comunicación es peligrosísima en algunos períodos del año; en todos sus defectos constituyen una verdadera carga para el productor..." (16).

Si el Central no aumentaba la línea, compraba carros.

Chamberlain informa de las alternativas del nuevo método: el "acarreo", a principios de 1883: "Nuestros gastos han aumentado por la introducción del sistema del acarreo. Cuando la idea fue realizada no existían prácticamente medios de transporte entre los departamentos alejados y las estaciones rurales. La sequía, la superproducción, la langosta habían destruido los pastos necesarios para el alimento de los bueyes y los fletes de las carretas entre el Yí y Tacuarembó aumentaron de 20 a 30 libras por carreta cargada. Nuestros galpones estaban repletos de mercancías. La falta de transporte detuvo nuestros negocios. Un grupo de particulares, atraídos por las altas tarifas construyeron carros de cuatro ruedas y comenzaron a transportar. En seguida los fletes comenzaron a declinar y cuando nuestros carros consiguieron trabajar nos encontramos imposibilitados de competir... Vino una extraordinaria recuperación de las pasturas posibilitando otra vez el empleo de las carretas de bueyes... los fletes entre nuestra estación del Yí y Tacuarembó cayeron a 4 libras la carreta cargada; con estas tarifas las carretas de bueyes tuvieron que abandonar los caminos. Aunque este negocio del «acarreo» da una aparente pérdida para el ferrocarril hoy nuestra situación es mejor... sin nuestro ejemplo los carros de particulares no se hubiesen lanzado al camino y una buena parte del tráfico que llegó al ferrocarril se hubiese desviado hacia el río Uruguay... nuestros carros... estarán listos para cuando una

disminución de las pasturas detenga las carretas de bueyes”.

Si el ferrocarril tiene que elegir entre agonzar con sus propios medios o coexistir con las carretas de bueyes, pues, ... compra carros tirados por mulas.

### La Ley de Trazado General de Ferrocarriles

Es aprobada el 27 de agosto de 1884. Su base técnica es el trazado realizado en 1873 por una comisión integrada por los ingenieros Antonio Montero, Carlos Honoré, Eugenio Penot, Carlos Olascuaga, Emilio Dupret, Alberto Capurro. Está inspirada en la legislación de ferrocarriles española.

Establece seis líneas: F. C. Central del Uruguay desde Montevideo a Rivera; F. C. de Montevideo a Colonia; F. C. del Oeste de 25 de Agosto a Carmelo y Nueva Palmira; F. C. Nord-Este de Montevideo a Artigas (Villa); F. C. Uruguayo del Este de Montevideo a la Laguna Merín; F. C. del Salto a Santa Rosa.

Este trazado establece el sistema radial; todas las líneas convergen en Montevideo, sea por el establecimiento del punto de partida en la capital o porque estarán obligadas, de hecho, a empalmar con la línea del Central. El F. C. de Salto a Santa Rosa, aparentemente fuera del sistema radial, lo integrará cuando el “Midland Uruguay Railway” una Paso de los Toros, sobre la línea del Central, con Salto. El trazado reconocía simplemente el hecho de una ciudad-puerto dominante. Más que a Montevideo se ve al Puerto. El debate en el Senado no es largo, no hay grandes discrepancias. El miembro informante es Juan Alberto Capurro.

Hay una opinión coincidente en los senadores de la necesidad del ferrocarril. El senador Agustín de Castro expresó: “No se me ocurre más que un pensamiento... que es mi deseo: ferrocarriles a todo trance. Aunque se comprometa al país, no tengo miedo que se hagan todos los ferrocarriles” (17). A fin de siglo sólo el 45% estaba en explotación de la red que establece. A fin de siglo A. Magdalena, director de la Oficina de Control de Ferrocarriles escribió: “De las líneas concedidas que deben formar la red ferroviaria general establecida en las Leyes de Agosto de 1884 y Noviembre de 1889 sólo el 45% estaba en explotación” (18). No tuvimos como se ve todos los ferrocarriles, pero caben pocas dudas de que los hicieran “a todo trance”.

En cuanto al trazado conviene recoger algunos juicios. Juan A. Capurro indica: “El trazado señala solamente los puntos intermedios por donde deben pasar las diferentes líneas.

Después vienen los detalles de ese trazado” (19). Y agrega: “Es un trazado hasta cierto punto ideal en sus puntos intermedios; —no así en sus mojoneras que fija desde ya el cuerpo Legislativo, tomando al efecto algunos pueblos” (20).

En cuanto al derecho del Estado a intervenir en las tarifas es de señalar una opinión que contrasta con las ideas de ultra-liberalismo que se atribuyen al pensamiento político de estos años: “...este derecho es incontestable por la influencia que ejercen los precios del transporte sobre el desarrollo del comercio y de la industria, pero ha de ser a condición de que no puedan alarmarse ni coartarse los intereses legítimos de las empresas y en una medida suficientemente liberal” (22).

Un punto central del debate es el de la garantía de interés. J. A. Capurro lo expresó: “La garantía es la base de todo el proyecto de Ley”. La ley fijó la garantía en un 7% anual. “Dicha garantía no podrá exceder nunca de 5.000 libras por kilómetro”.

El proyecto del Senado incluyó un artículo: “Cuando el rendimiento neto de la línea alcance el 7% anual, la Nación quedará exonerada para siempre del compromiso de la garantía”. Este artículo fue suprimido por la Cámara de Representantes que fundó su resolución así: “Este artículo puede ser un inconveniente para emprender las líneas, por la natural desconfianza del capital, máxime si proviene de mercados lejanos.” (22)

La ley establece ciertas normas técnicas a las que deben adecuarse los proyectos de trazado de líneas. El decreto reglamentario, 3 de setiembre de 1884, detalla más estas exigencias. Veamos cómo juzga este aspecto de la ley el Ing. Juan B. Zanetti quien durante más de 15 años informó los planos y proyectos de ferrocarriles desde el Ministerio de la Sección de Obras Públicas del Ministerio de Gobierno primero y del Ministerio de Fomento después: “...se hizo notar en muchas ocasiones que tanto la Ley como el decreto Reglamentario de la misma son deficientes, especialmente en las prescripciones técnicas, de modo que los proyectos de la vía, de las obras de arte mayores, y de las estaciones, hechas según la Ley, no proporcionarían los datos indispensables para formarse un criterio exacto de las condiciones de los terrenos cruzados, del régimen de las crecientes de los ríos y arroyos... y que por lo tanto no se hubiera podido apreciar el mérito o las faltas de ese proyecto” (23). Y establece el criterio con que se guía: “En vista, pues, de ser deficientes los proyectos, aunque contengan muchos más datos de los prescritos por la Ley y su decreto Reglamentario (por cuya razón debían ser apro-

bados) y en vista de la imposibilidad de que esta oficina pudiera hacer fiscalizar continuamente la ejecución de todos los trabajos (lo que no se podrá hacer por muchos años más) se adoptó eficazmente el temperamento de aconsejar la aprobación de los proyectos con la condición de que las empresas cumplieran con todas las prescripciones de arte que se indican extra-ley en los respectivos informes" (24).

Detenido el Central en el Yi pudo en la forma vista, por el "acarreo", vincularse al comercio de la frontera. El trazado de los ferrocarriles tuvo en la frontera un motivo capital. Las líneas más importantes del trazado conectaban la frontera con el puerto. El alto comercio en Montevideo y los ferrocarriles tenían intereses comunes: hacer posible el comercio de tránsito. J. A. Capurro dice en el Senado en 1884 refiriéndose al comercio: "...se trata precisamente de artículos que vienen de Europa para surtir a aquella Provincia (Río Grande) o que se producen en esa Provincia para ir a Europa sirviéndose para ello de nuestros ferrocarriles y de nuestros puertos de embarque". "Este es el gran resultado que debemos tener en vista y al que responden precisamente nuestras líneas de ferrocarriles para la frontera" (25). Unos días antes de la discusión sobre Trazado General de F. C., en el mismo Senado, el ministro de Hacienda José L. Terra, expresó: "Es el tránsito libre el que produce ese fenómeno financiero que los extranjeros admiran en nuestro país: que nuestra renta es completamente desproporcionada al número de los habitantes. Nunca se podrá explicar realmente la renta de nuestra Aduana si sólo su consumo natural fuese lo que la produjese. Eliminando o haciendo que desapareciese el comercio en tránsito, nuestra renta decaería —estoy seguro— de un 35% a un 40%" (26).

El ferrocarril tendrá en el comercio de tránsito las satisfacciones que le negó el tráfico de ganado.

Unos años antes (1880), decía Francisco Bauzá en la Cámara de Representantes: "...la Provincia de Río Grande es un mercado natural, es una parte, por decirlo así, íntegra de nuestra población, es una salida ventajosa, es un territorio que la naturaleza ha avecinado a nosotros para concurrir a la felicidad de nuestro país" (27). El diputado Aguirre dirá en el mismo año: "Nuestra condición topográfica está indicando claramente, que uno de nuestros elementos de vida es precisamente el ser mercado, o depósito, mejor dicho, de salida de algunos de los países vecinos; está indicando que lejos de ser un inconveniente el tránsito, que

tejos de deber ponerse obstáculos, se le debe favorecer" (28).

La economía del país era vista en función de una región mucho más vasta que la señalada por la frontera política: Río Grande, Matto Grosso, el Litoral argentino y Paraguay formaban esa unidad que tenía en el puerto de Montevideo su centro. En este "país" pensaban las Honorables Cámaras al redactar el "Trazado General de Ferrocarriles".

En la Cámara de Representantes se modifica poco el Proyecto del Senado, aunque hay algunas exposiciones de interés.

La garantía es ratificada como la base de la ley: "... (el Proyecto)... da garantías de seguridad completa por parte del Estado, en el cumplimiento de la garantía del 7% sobre el capital acordado". "Esta última condición, es, puede decirse, el fundamento de la Ley y la única que a juicio de esta Comisión Especial puede resolver el problema de la construcción... de los ferrocarriles en la República" (29).

La discusión no alcanza a tres horas, sea porque el Proyecto venía bien estudiado del Senado o por lo que explica el ministro de Gobierno, Carlos de Castro: "...yo tengo instrucciones del P. E. de sostener el Proyecto tal cual está informado o aconsejado por la Comisión" (30).

#### Santos quiere poner el último remache

El Central, estando en marcha el sistema del "acarreo" aplicado por Chamberlain, se decide a extender su línea al norte del río Negro.

La compañía presenta los planos de la prolongación de la línea a principios de 1885; a mediados del mismo año entrega el proyecto del puente sobre el Río Negro, que es informado por Juan B. Zanetti el 1º de setiembre de 1885. Al carecerse de informaciones precisas del régimen del Río Negro, J. B. Zanetti deposita su confianza en la empresa pensando que ésta tendrá en cuenta las condiciones mínimas de seguridad: "...en vista de haber la Compañía asegurado, que la luz libre del puente es excedente con respecto a la altura de las aguas de mayores crecientes, cuyos límites han sido concordantemente indicados por unos ancianos vecinos de los parajes del Paso de los Toros... esta Oficina (Sección de Obras Públicas) aconseja que se aprueben las dimensiones principales de la extensión longitudinal y altura del puente proyectado, quedando siempre la misma Compañía responsable de la suficiencia de dichas dimensiones". (32).

El 29 de diciembre de 1886 Chamberlain solicita la inspección definitiva de la extensión Yi - norte del Río Negro. El 28 de enero infor-

ma Eduardo Canstatt a la Dirección General de Obras Públicas realizando algunas observaciones sobre la vía; pero las más notorias son las que efectúa sobre el puente: el granito que debió ser usado en los estribos y pilares fue sustituido en los pilares menores por una piedra de calidad inferior proveniente de Paso de los Toros. Los pilares chicos y el revestimiento fueron hechos sin aceptar la indicación de ponerles "grapas de fierro emplomado". No se construyeron tajamares tanto aguas arriba como aguas abajo. A pesar de todo el P. E. autoriza la puesta en servicio de la línea aunque indica a la empresa que debe realizar las obras complementarias señaladas en el Informe de la Dirección General de Obras Públicas.

Chamberlain se dirige al P. E.: "La Empresa aceptando el parecer de sus Ingenieros se abstuvo de ejecutar ciertos trabajos en las condiciones costosísimas y de mero lujo aconsejados por la Dirección General. En su lugar, ejecutó esos trabajos con toda la solidez requerida... pero en las condiciones de economía indispensables para que los accionistas encuentren algunas ventajas y estímulos en seguir empleando sus capitales en la continuación del F. C. Central" (33). Y algo más: "Habrían preferido los accionistas abstenerse de construir el puente, antes que realizarlo en las condiciones innecesariamente dispendiosas y hasta ruinosas indicadas por la Dirección General" (34). "La Empresa... ya había excedido su presupuesto de costo en cerca de \$ 100.000 con el sólo objeto de satisfacer a la Dirección General en sus detalles, en que habría podido con todo derecho dar preferencia a su criterio propio" (35).

La Dirección General de Obras Públicas, el 30 de mayo de 1887, replica a Chamberlain con una dureza desacostumbrada en sus informes técnicos: "La Empresa comprendiendo muy mal la economía en la construcción, hizo ejecutar todos los trabajos siguiendo su viejo sistema, sin los estudios previos y serios... y haciendo... caso omiso de las prescripciones de arte hechas por esta Oficina..." (36). "Con igual sistema y dándole la luz libre casualmente y sin estudio alguno se han construido los demás puentes y alcantarillas en toda la línea, buscando hacer economías inconsultas en los cimientos de algunos de ellos, porque están cubiertos y ocultos en las inspecciones..." (37).

Estas críticas se refieren a obras que la misma Oficina y el mismo Ingeniero aprobaran. La razón de ese vistobueno y las críticas presentes la da Zanetti al decir que ha sido "...la necesidad que tiene el país de extender las vías férreas" (38). Lo mejor viene ahora: "...en el presupuesto general enviado a Londres (el

puente) tenía una extensión de estribo a estribo de 350 metros, mientras que, en los planos parciales del puente, se asigna al mismo una extensión lineal de estribo a estribo de 753,30 metros y se hizo esta modificación sin justificar con los estudios y cálculos necesarios, que la extensión antes dada al puente fuera insuficiente y que la segunda extensión aumentada a más del doble fuese suficiente..." (39). El puente edificado tiene una extensión de 753,30 metros; Chamberlain no levantó los cargos formulados por J. B. Zanetti.

El F. C. Central para extender la línea al norte del Río Negro acude al aporte del estado. Eduardo Cooper en representación del directorio explica "...que esta cooperación... para los ferrocarriles que se construyen en esta parte de América es reputada indispensable".

Solicita: "Se entregará a la Empresa 500 Libras por milla en Bonos Especiales, con intereses al 6% anual, pagaderos trimestralmente, cuyos Bonos serán entregados a la Empresa en la fecha de la apertura de la línea hasta la barranca Norte del Río Negro y corriendo los intereses desde esa fecha. Estos Bonos serán amortizados a la par por la Compañía, a cuyo fin cuando las ganancias en toda la línea, incluso cualquier adición o extensión, lleguen a pasar de un 8% durante dos años consecutivos, el exceso se empleará para la amortización de los Bonos y la Compañía devolverá al Gobierno los dichos Bonos así cancelados" (40). Completa sus pedidos de "cooperación" con otros privilegios a otorgarse a la Compañía como la propiedad de varios terrenos adyacentes a las estaciones de Bella Vista y Central, la sanción de un Proyecto de Inmigración y colonias agrícolas en los distritos servidos por el ferrocarril, la apertura y reparación de los caminos en la campaña, la disminución de derechos de Tablada al ganado conducido por el ferrocarril y hasta el mejoramiento del alumbrado a gas en las cercanías de la Estación Central. A excepción de los Bonos Especiales, el resto le es negado.

En la discusión general del proyecto que envía el P. E. y contiene el petitorio de la empresa el diputado Bustamante afirma: "...voy a votar en contra de este Proyecto en general, porque soy consecuente con las ideas que he emitido respecto a los deberes recíprocos que tiene la Empresa del Ferrocarril para con el Gobierno y de las concesiones, más que liberales, pródigas, que el Estado ha hecho a esa Empresa..." Aludiendo al Contrato-Ley de 1878 dice: "...que no fue cumplido nunca por la Em-

presa y que lejos de serlo se engañó al Estado y a la Nación con él..." (41).

Este adelanto, a cuenta de mayor cantidad, prometía; pero no pasa de aquí: Bustamante "falta con aviso" en las sesiones siguientes.

El F. C. Central pedía un 6% anual de interés para los Bonos. A propuesta de Idiarte Borda se decide rebajar el interés del 6% al 4%. Esto motiva una intervención del diputado Carlos Honoré. Si la Empresa no acepta la rebaja "...correríamos un riesgo evidente, de que la Compañía, olvidándose de la propuesta que hace, se ampare simplemente de la Ley General de Ferrocarriles y exigiese el tanto por ciento sobre la milla (7%). Es natural que no puede parecer mala una reducción de interés para el Estado; pero no debemos reducirla de manera que podamos perder las ventajas que nos ofrece la propuesta del F. C. Central del Uruguay. Someto esta observación a la Comisión, porque realmente sería un negocio pésimo para nosotros, si redujésemos estos Bonos del 4 al 6% y nos encontrásemos al otro día con la garantía lisa y llana de 7% sobre el costo de la línea" (42). Le aclaran que padece un error; que lo que solicita la Empresa es "un estímulo", "una especie de empréstito" y que esta "cooperación" queda exceptuada de la Ley de Trazado General.

El diputado Idiarte Borda propone un artículo que establece: "...los Bonos serán entregados a la Empresa por el P. E. en la fecha de la apertura de la línea hasta la barranca Norte del Río Negro corriendo los intereses desde esa fecha". Interviene entonces el ministro de Hacienda, José Ladislao Terra, "...cuando los poderes públicos se disponen a proteger estas Empresas, es preciso que lo hagan de una manera eficaz. El motivo y razón de este empréstito (que no es otra cosa lo que se solicita) es que la Empresa necesita capitales para invertirlos en la construcción de la vía... El objeto, pues, del empréstito queda frustrado de cierto modo si se establece en la Ley que los títulos (Bonos) no serán entregados sino después que la línea esté construída y abierta al tráfico... El inconveniente que veo es, que la protección que el Estado concede en esta forma, es una protección menos aprovechable para la Empresa, o menos eficaz. Yo pediría, pues, al Sr. Diputado que ha propuesto este artículo que lo modifique y en vez de señalar como época para la entrega de los títulos la apertura de la vía, señalase aquella en que los trabajos empezasen..." (43).

Responde Idiarte Borda: "No desconozco... que los poderes públicos deben favorecer a estas Empresas... Y más no haré mucha oposi-

ción a la modificación propuesta por el Sr. Ministro; pero quiero dar una pequeña explicación; y es, que creo... está de acuerdo hasta con el espíritu mismo de la proposición de la Empresa".

"Sr. Ministro de Hacienda: ¡Ah!... si ella lo propone, no he dicho nada".

"Sr. Idiarte Borda: Creo que la Empresa proponía que se entregasen los títulos a la apertura".

"Sr. Ministro de Hacienda: Entonces no he dicho nada". (44).

La ligereza con que actuaba la Cámara puede no ser debida sólo al pobre nivel general; aunque José L. Terra era un excelente financiero y Carlos Honoré un experto en ferrocarriles (Idiarte Borda tenía experiencia amplia en negocios) son figuras aisladas dentro de la medianía general. Había hacia el ferrocarril desconfianza, pero al mismo tiempo todos se sentían obligados a prestarle su apoyo más firme. En estas sesiones de agosto de 1884, un dialogado nos ilustra esta actitud:

"Sr. Roustán: En estas cuestiones de ferrocarriles y sobre todo del F. C. Central debemos estar muy escamados; y sobre todo muy caro han costado ellos al país..."

(Apoyados)

"Sr. Tezanos. Pues entonces, no le demos nada".

"Sr. Roustán. No Señor; démosle para estimular al capital, para que no se diga en el extranjero que se rechazan estas Empresas". (45).

El Proyecto pasa al Senado donde es aprobado con pocas modificaciones - sólo de forma. La Ley dice:

Art. 1 — El Poder Ejecutivo procederá a contratar con Don Eduardo Cooper, como representante legal de la Empresa del F. C. Central del Uruguay, la prolongación de esa vía férrea desde el Yí hasta la ribera Norte del Río Negro en el Paso de los Toros.

Art. 2 — El Poder Ejecutivo abonará a la Empresa \$ 2.350 o sean 500 Libras esterlinas por la milla de la mencionada vía, en títulos de una deuda especial que se denominará "Fomento de Ferrocarriles" con 4% de interés anual.

Art. 3 — La Empresa empezará a amortizar los títulos que reciba por la construcción de la línea, a los dos años de la fecha en que la entrega se haga efectiva, con el excedente del 8% del valor de toda la línea desde Montevideo a Paso de los Toros y a medida que lo produzca.

Art. 4 — Los títulos de que trata el artículo

serán entregados a la Empresa por el Poder Ejecutivo, después de la apertura de la línea hasta la barranca Norte del Río Negro y los intereses se abonarán en las mismas fechas fijadas para el servicio de la deuda "F. C. Central del Uruguay".

Art. 5. — Es obligación de la Empresa, facilitar al Poder Ejecutivo cada vez que lo requiera, exhibición de libros, registros y demás documentos que se deseen verificar a los efectos de los artículos 2do. y 3ro. de esta Ley.

La falta de cumplimiento de este artículo, relevará al Estado de las obligaciones contraídas.

Sancionada el 24 de setiembre de 1884.

Sobre el sentido del artículo 3ro. el ministro de Hacienda explicó en el debate de la Cámara de Diputados que: "... la Empresa no estará obligada a empezar la amortización antes de dos años, aunque sus dividendos sean mayores del 8% pero también, que si a los dos años no ha producido la línea el 8%, ella estará obligada siempre a empezar la amortización cuando en cualquier tiempo la línea produzca más del 8% y aplicar ese excedente cualquiera que sea a la amortización" (46).

La empresa no necesitaba este verdadero subsidio estatal — la posibilidad de reintegro era poco menos que ilusoria al fijarse el 8% de rendimiento neto de la línea para el comienzo de la amortización de los títulos.

Un dialogado, cuando se discute el Proyecto en la Cámara de Diputados, indica esta política del Central:

"Sr. Lacueva... los ingleses pensaban hacer la línea sin garantía alguna e iban a hacerla sin que nadie se la garantizase".

"Sr. Tezanos. De esto no tenía conocimiento la Comisión".

"Sr. Lacueva. Estaban los estudios hechos; y sólo en vista de la última Ley que se ha dictado (Trazado General), es que se han animado a pedir eso" (47).

El diputado Lacueva no prueba su denuncia, lo intentaremos hacer nosotros.

En la asamblea general de accionistas efectuada en Londres el 8 de octubre de 1884 el presidente del directorio, George Drabble, propone la creación de un Fondo de Reserva, expresando: "Yo tengo el honor de estar vinculado con la «City of Buenos Ayres Tramway Company» y con la «Buenos Ayres Great Southern», en ambas Compañías encontramos una gran ventaja en la creación de Fondos de Reserva... estoy seguro de que cuanto mayores sean nuestras reservas mejor será nuestra situación y mayor el valor de nuestras acciones". Para la integración de este Fondo de Reserva

propone tres rubros: 1) 5.000 Libras de las ganancias del año fiscal junio 1883 - junio 1884; 2) las sumas recibidas y a recibir por la Compañía del Estado por amortización de los Bonos emitidos por el Artículo 10 del Contrato-Ley de enero de 1878. Lo recibido en amortización por la Compañía se eleva en esta fecha a 28.191 Libras. 3) la subvención del Estado acordada por el Artículo 9 del mismo Contrato-Ley. "... el Gobierno se compromete a ayudar a la Compañía por el término de 10 años con una subvención de \$ 25.000 anuales pagaderos por semestres...", lo entregado por el estado al Central por este concepto asciende, en octubre de 1884 a 22.397 libras.

El Fondo de Reserva es integrado con 50.588 libras pagadas por el estado en cumplimiento del Contrato-Ley de enero de 1878 y sólo 5.000 libras de ganancias por la explotación de la línea. En siete años el estado pagó al Central \$ 238.500; con este aporte la compañía forma su Fondo de Reserva. El negocio de los ferrocarriles está, a esta altura, antes que en el tráfico, en las subvenciones que el Estado les entrega. Téngase en cuenta que este Fondo de Reserva se establece luego de haber pagado la compañía los intereses de las acciones preferidas, el debenture y los intereses de las acciones ordinarias sin contar las obligaciones que al igual que el debenture gozaban de un 6% de interés anual.

¿Y los bonos que entregará el estado por la extensión de la línea al norte del Río Negro cuando ésta sea abierta al tráfico? Le dimos la razón al diputado Lacueva pero aún no probamos que estábamos en lo cierto al afirmar que la empresa no necesitaba subsidio o "especie de empréstito" para la continuación de la línea. En la Memoria correspondiente al año terminado en junio de 1884, se indica el Fondo de Reserva y los rubros provenientes de las obligaciones contraídas por el Estado en el Contrato-Ley de enero de 1878 y se agrega otro: "Los bonos a recibir por el Gobierno por su subvención para la extensión de la línea al Norte del Río Negro".

La línea se construye con la emisión de 25.000 acciones de 10 libras cada una. Al 30 de junio de 1886, aún la línea no se abrió al tráfico y quedan por colocar sólo 2.500 acciones. Con este capital se pagan las obras. Y los Bonos del Estado... bueno, lo que abunda no daña.

Veamos el estado de la explotación de la línea en los años: 1883 a 1886. Elegimos estos años porque los kilómetros abiertos al tráfico son los mismos para el período (200); para medir los efectos de la construcción del puente se

bre el Yi y el sistema de acarreo establecida por Chamberlain; y observar el incremento del ferrocarril en el movimiento de pasajeros y bienes. En cuanto a los "años" una observación:

Años	1883	1884	1885	1886
Nro. de pasajeros .....	248.776	260.939	272.955	288.113
Ingresos por pasajeros .....	L. 45.379	49.999	53.227	49.733
Lana y Pelo .....	Ton. 12.716	13.900	15.857	15.587
Mercancías .....	Ton. 36.026	42.126	46.494	38.830
Alambre y Postes .....	Ton. 8.855	8.430	7.441	4.399
Ingresos por mercancías .....	L. 95.602	98.465	117.811	101.624
Ganado .....	59.145	71.488	63.443	38.497
Ingresos por ganado .....	L. 7.617	13.282	12.547	7.108
Total ingresos .....	L. 156.917	169.996	193.490	167.429
Ganancia .....	L. 82.244	86.513	99.837	77.110

Los vagones de ganado ascienden de 30 en 1883 a 54 en 1886; en 1879, cuando se emplean por primera vez vagones adecuados para el ganado, su número era de 6. La cantidad de ganado transportado asciende a 232.563 reses que significan aproximadamente la mitad del consumo de Montevideo en el mismo cuatrienio (1883-1886). En invierno, cuando los ríos y arroyos y la falta de caminos hacen difícil la venida de los troperos a Montevideo, es el ferrocarril quien aporta al consumo el mayor porcentaje. Esta regularidad, frena en parte, el alza del precio de la carne en Montevideo, característico de la época invernal. Cuando las pasturas son abundantes y los arroyos y ríos dan paso el ferrocarril encuentra en las carretas y en el tropero competidores difíciles de desplazar. Para habituar a los estancieros a que envíen su ganado por la línea férrea, el Central corre trenes nocturnos especiales, de alto costo de explotación. Los trenes ordinarios diurnos no tenían aceptación para el transporte de ganado por las numerosas paradas que realizaban en las estaciones intermedias perjudicando así al ganado.

La superproducción y la baja de precios de los años 1885 y 1886 se refleja en la disminución del ganado transportado y además en el descenso de las mercancías transportadas que el estanciero compra en Montevideo y envía por el Central al interior. Esta baja de precios afectaba más al ferrocarril que la competencia de los troperos; las carretas, pues si no transportaba el ganado a Montevideo podía llevar al interior las mercancías adquiridas en la capital. Los buenos precios del ganado y la lana se manifiestan en el momento del tráfico de mercancías. Cuando el precio de la lana es alto inmediatamente se producen fuertes envíos; los productores quieren aprovechar sin demoras el alza, enviando por ferrocarril su producción; no pueden arriesgarse al lento transpor-

te en los balances de la compañía, a partir de 1883, van de julio a junio. Es decir que el "año" 1883 se inicia el 1º de julio de 1882 y termina el 30 de junio de 1883 y así sucesivamente.

te por carreta. En las bajas prefiere en cambio el envío por carreta, no tiene urgencia en vender y la duración del viaje puede significar que al llegar a Montevideo encuentre mejores cotizaciones. El transporte de la lana por ferrocarril, reducido en el volumen de envíos totales, en buena parte, obedece a especulaciones de alza de precios. Otro factor influye en los envíos de lana por el Central; Chamberlain a principios de 1884 escribe: "El carácter de los negocios aquí como en Buenos Aires está cambiando. El productor emplea con frecuencia un comisionista para vender directamente su lana en vez de enviarla al barraquero. Este comisionista no tiene depósitos como el barraquero y no sólo está dispuesto a pagar el almacenamiento sino que además su interés está en inducir a sus clientes a enviar su lana por ferrocarril y tenerla depositada sin intermediación costosa, hasta que pueda ser vendida..." "Por esta razón... es que recomiendo la ampliación de los depósitos de la Estación Central".

Al llegar el Central al Yi la rica zona ganadera del Río Negro está al alcance de los saladeristas de Montevideo. Estos pueden competir en precios con los saladeristas del Litoral, que hasta ahora eran el mercado, junto con Río Grande, de los ganados del norte del Río Negro. Las facilidades de embarque de Montevideo, colocaban a los saladeristas capitalinos en ventajosa posición con respecto a los del Litoral, pudiendo pagar mejores precios y tener asegurado en el invierno por el ferrocarril un regular abastecimiento. Esta competencia, ahora insinuada, se acentuará cuando la línea llegue a Paso de los Toros y el ganado comience a bajar, por el Central a Montevideo.

Con transporte incrementado y aumento de material rodante la vía mostraba, más acentuadas, sus viejas insuficiencias. A principios de 1884 escribía a Londres Chamberlain: "Estamos renovando gradualmente la línea con rie-

les de acero pesado. Creo que debemos estar preparados para enfrentar la renovación de toda la línea en los próximos años" C. O. Barker, secretario del directorio en Londres informa el 18 de setiembre de 1884: "...el Gerente (Chamberlain) y el Ingeniero Residente (Wingate) concluyeron que la renovación de 5 kilómetros de línea durante el presente año (1884) y 7 kilómetros cada año serán suficientes para el efectivo mantenimiento —salvo imprevistos— y que el costo debe ser pagado sin excesivo efecto en el servicio de los dividendos". Y a comienzos de 1885 explicaba Chamberlain: "Para trabajar con un gran volumen de mercancías en competencia con un barato transporte de carretas de bueyes es necesario que los trenes sean pocos pero largos y pesados".

Con la inauguración de la extensión al Río Negro y del puente que lo cruzaba (1887) —con el "último remache" puesto simbólicamente por Santos— el Central continuaba avanzando sus rieles hacia la frontera y trazando el predominio de la Ciudad-Puerto, corazón del Alto Comercio del que decía "El Siglo" en 1883: "Está en el interés de los Gobiernos reconocer la legítima influencia de los hombres acaudalados y del Comercio".

## 2. DOS FERROCARRILES: EL "NOROESTE" A CUAREIM; EL "URUGUAYO DEL ESTE" A PANDO Y MINAS

### Los prorrogados comienzos

Francisco de Marcoartú, ingeniero civil, y Francisco Bravo, asociados en Londres en 1867, obtuvieron por un decreto de diciembre de 1868 la concesión para un ferrocarril de la ciudad "de Salto a la frontera del Brasil". Una ley, del 23 de octubre de 1868, autorizaba al P.E. para que, bajo las mismas cláusulas y privilegios acordados a la compañía del F.C. Central del Uruguay, contrate con Arturo de Marcoartú o con cualquier otra empresa, la construcción de una vía férrea desde Salto a la frontera con Brasil. A pesar de contar con un grupo de ingenieros, George Wright, H. Hefburn, R. A. Wilkinson, los estudios no progresan y, menos, se vislumbra la apertura de la línea.

Tres decretos conceden prórrogas para la iniciación de los trabajos: 12 de diciembre de 1870: 18 meses; 12 de julio de 1871: 12 meses; 20 de febrero de 1872: 12 meses, ahora como "última prórroga". Recién el 22 de junio de 1874 se abren al tráfico los 33 kilómetros

que separan Salto de Itapeby. La extensión de la línea parece tomar impulso: en el mismo año, 1874, se inauguran 42 kilómetros más. Pero una nueva paralización de las obras afecta a la empresa; en junio de 1876 los kilómetros en explotación alcanzan a 93 y no se agregará ni uno más hasta fines de 1883; en casi doce años de concesión, apenas la línea tiende 93 kilómetros, pero ha causado grandes desembolsos al Estado. Los 180 kilómetros que separan Salto de Cuareim serán completados por la compañía en abril de 1887, 19 años después de otorgada la concesión. El F.C. Central construyó desde la fecha de la concesión, 1868, hasta abril de 1874, unos 200 kilómetros.

### El contrato de reorganización de 1881

Bien pudo decirse en el mensaje del P.E. a la Asamblea General del 22 de junio de 1880 que: "A este paso... en un corto tiempo más el crédito del F.C. del Salto a Santa Rosa crearía un conflicto a la hacienda pública." El Estado tenía que "...precaver cuestión tan grave —continúa el mensaje— y poner término a esas garantías indefinidas del 7% que la inexperiencia o el interés de favorecer empresas que influyen en el bien del país autorizó en otras épocas..." La empresa reclamaba por el importe del interés garantizado, 7% sobre 10.000 libras la milla abierta al tráfico, \$ 1.028.460, "por cuenta de las 2.000 acciones con que el gobierno se suscribió y lo que importan los servicios de telégrafos y trenes especiales: \$ 294.000." "Estas cantidades, unidas a \$ 1.200.000 a que ascienden las mensualidades de \$ 5.000 por veinte años, darían la suma total a favor de la empresa de pesos 2.228.460... y para el caso de demora, con intereses que por el lado más ventajoso serían siempre de 9%, que establece la ley cuando no se ha convenido especialmente y que irían en aumento, llegando un día... a constituir un enorme crédito contra el Estado."

Se llega a un acuerdo con el Noroeste el 8 de febrero de 1881:

1. — La compañía renunciará a la garantía del 7% establecida en el primitivo contrato y relevará al gobierno de la suscripción por acciones igualmente establecida.

2. — En compensación, se entregan a la compañía \$ 771.539 en bonos que gozarán de un interés de 4% y 2% de amortización acumulativa.

3. — Emisión de "deuda del F.C. Noroeste del Uruguay" hasta la suma de \$ 1.800.000 con 4% de interés anual y 2% de amortización acumulativa.

4. — La compañía devolverá al Estado los vales adeudados de \$ 3.000 que fueron entregados por suscripción de acciones.

5. — Obligación por parte de la empresa de terminar la línea desde la estación Yacuy hasta el Cuareim, fijándose al efecto un plazo de dos años y medio a contar desde la fecha (8 de febrero de 1881).

Cuando el Estado firmaba esta reorganización y asumía tan pesadas cargas, la línea tenía 93 kilómetros; a un costo real de 5.000 libras, \$ 23.500 el kilómetro, su valor era de: \$ 2.185.500, menor que la suma reclamada inicialmente por la empresa, \$ 2.228.460.

Parece que los "ferrocarriles a todo trance" de los senadores de 1884, se convertían en "los ferrocarriles a todo costo", del Estado y de propiedad inglesa.

Podría pensarse que estas cantidades acelerarían la construcción del Noroeste. El artículo 10 del contrato-ley la obligaba, en un plazo de dos años y medio, a llegar a Cuareim. "En el caso de que la empresa no cumpla... quedará absuelta la nación de toda responsabilidad respecto a las obligaciones por la cantidad de \$ 771.000... comprometiéndose la empresa a devolver las obligaciones que representa la indicada suma, toda vez que no se haya producido caso de fuerza mayor debidamente justificado..." Que sin duda se produjo, como lo indica el decreto del 18 de junio de 1883, que concede una prórroga de 18 meses para llegar al Cuareim. Vencidos esos 18 meses, el Noroeste se tomará 27 más, hasta abril de 1887, para completar la línea que debió estarlo, según era su obligación, a fines de 1883, o con la prórroga, en enero de 1886.

### Salto y su "Hinterland"

Salto hacia 1870 es: "...el puerto comercial de la vasta y rica zona que comprende todo el norte de la república con los departamentos de Rivera, parte de Tacuarembó, los de Artigas y Salto, la región brasileña de Uruguayana e Itaquí y parte del litoral argentino: Los Libres, Monte Caseros, Federación. La importante flota de la «Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor», la incipiente «Mensajerías Fluviales», amén de numerosas embarcaciones, unían el puerto salteño con todos los demás del Plata, Uruguay y Paraná... mientras bien organizadas empresas de diligencias de itinerarios fijos combinados con la salida de los barcos, concentraban en el puerto, pasajeros y correspondencia de la zona terrestre arriba delimitada". (48) La unión de Salto con Cuareim acentuaría la actividad de esta zona comercial

que, desbordando la frontera política, tenía en el comercio de tránsito y en el contrabando su razón de ser. Francisco Bauzá, siendo diputado, dice en cámara, en 1880: "...He aquí lo que la estadística nos dice. En el año 1878, el comercio de tránsito de la Provincia de Río Grande con la frontera del Salto, arroja un valor oficial de \$ 265.507". (49)

El contrabando hacia Brasil se nutría con ganados, artículos de lujo, bebidas, telas y desde 1860: "...el charque producido en Buenos Aires y en otros lugares del Río de la Plata parece que comienza a ser introducido en el imperio después de «naturalizado» en la República Oriental del Uruguay por medio de certificados de origen". (50)

Unos años antes de que el Noroeste empezara su lento camino a la frontera, el ministro de Hacienda del Imperio del Brasil informaba al Poder Legislativo: "...el contrabando por el río Uruguay y por nuestras fronteras terrestres... tiende a tomar incremento. El Estado Oriental del Uruguay conserva el sistema de tránsito en algunas partes del (río) Uruguay. Por esta política, los contrabandistas realizan grandes ganancias; pueden traer a nuestro territorio artículos de lujo libres de derechos y excluir del mercado de (la Provincia de Río Grande), los que son importados por la ciudad de Río Grande". (51)

El Noroeste avanzó lentamente; el tránsito y el contrabando no fueron suficientes para acelerarlo; sí para estimularlo; pero una vez terminada la línea formaron su tráfico, aunque no pudieron establecerlo como una empresa exitosa. En los últimos años del siglo XIX era estimado así, por un especialista en ferrocarriles: "...A pesar de la ventajosa disposición de su trazado y de la importante zona en que actúa, que le permite alcanzar un tráfico constante que le aportan el intercambio con el Brasil y su comercio de tránsito, sus entradas apenas alcanzan a cubrir sus gastos, recargados por lo regular, debido a las continuas reparaciones y renovaciones que le originan las condiciones pésimas en que se encuentra su vía, construida con elementos de sistema primitivo." "En el trienio que comprende esta Memoria (1897, 1898, 1899), ha renovado 17.155 metros de rieles, empleando los de acero de último sistema; y 22.513 durmientes, equivalentes al 11,30% de la extensión total de la línea." (52)

El Noroeste favoreció la navegación del río Uruguay, vertiendo en él y sacando del puerto de Salto las mercancías que el comercio internacional ponía en sus vagones. El F.C. Central en Paso de los Toros, desde 1887, intenta atraer hacia esta terminal el tráfico que se dirigía por

vía fluvial, desde Salto fundamentalmente, a Montevideo. Sólo cuando llegue a Rivera podrá desplazar la hegemonía que el Noroeste y Salto tienen al norte del río Negro.

Al discutirse en la Cámara de Representantes el proyecto del ley de Trazado General de Ferrocarriles, el ministro de gobierno, Carlos de Castro, informa sobre el ferrocarril de Salto a Cuareim: "...la línea (férrea) de Concordia para el Alto Uruguay tiene por principal efecto precisamente salvar las dificultades del Salto Grande, puesto que la navegación fluvial se hace imposible en el Alto Uruguay. Ésta es la razón del establecimiento de una línea, de urgencia allí, tanto de parte de la República Argentina como de la República Oriental. El gobierno de la república ha propendido a establecer la línea del ferrocarril de Salto a Santa Rosa, precisamente para contrarrestar el comercio argentino". (53) Unida Concordia a las poblaciones del litoral argentino por la vía férrea, inicia una larga competencia con Salto, de quien antes había dependido.

De la rivalidad entre el Noroeste y el ferrocarril al Alto Uruguay y de "la circulación colateral que se alimenta con las ramificaciones importantes que Salto, Paysandú y parte del litoral argentino tienen con el vecino imperio", (54) informa A. Madalena en agosto de 1887: "En los pocos días de mi permanencia en el Salto, he tenido ocasión de observar el escaso movimiento de que se resiente hasta el presente esta vía férrea. Inquirida la causa de este lamentable malestar, vine en conocimiento de que ciertas prácticas administrativas... dificultaban el comercio de tránsito entre esta república y el imperio, hasta el punto de obstruir por completo este comercio, aprovechándolo con toda comodidad el ferrocarril de Concordia, que corre parejo con éste, ofreciendo en las condiciones actuales mayor baratura... Es a la verdad sensible que una empresa como la del F.C. Noroeste del Uruguay, llamada por tantas razones a ser intermediaria del comercio entre este país y el imperio limítrofe, se vea privada de los resultados de su movimiento de tráfico que el vecino ferrocarril aprovecha tan cómodamente..." (55)

Las cosas no marchaban mejor a mediados de 1889; el mismo Madalena nos dice: "Primero se atribuía la escasez de movimiento de la línea a dificultades aduaneras que han quedado arregladas satisfactoriamente, luego a trabas que ponía el cónsul del Brasil en Salto, cobrando un derecho ilegal sobre las cargas de tránsito para dicho Imperio, cuyas dificultades se han subsanado también satisfactoriamente por intermedio del ministro de Relaciones Exte-

riores; y últimamente a desastres sufridos por la línea en los desbordes de los ríos Arapey e Itapeby, causándole perjuicios de consideración..." (56)

Para evitar el contrabando, se obligó a las mercancías en tránsito a ir por el Noroeste en vagones cerrados; cuando la vía no estaba completa se continuaba el viaje hasta el Cuareim en carreta. El material rodante de la empresa era reducido, dándose frecuentemente situaciones como ésta: "En noviembre de 1881, cuando el punto extremo de la línea era la estación de Jacuy, informaba el diario «Ecos del Progreso», que en tal punto se hallaban detenidas por falta de vagones, 40 carretas cargadas con frutos del país." "Si esto es así —terminaba diciendo—, preciso es convenir en una cosa: y es: que a la empresa le faltan vagones, e que todos los negocios de aquella sección se han dado cita para remitir los frutos al mismo tiempo." (57)

La congestión que le causaban al Noroeste los convoyes de carretas en 1881 tiene un eco en el "Reglamento General para los Empleados del F.C. Noroeste del Uruguay" (1886), que advierte a los jefes de estaciones y empleados que "...están en el estricto deber de hacer todo lo posible para conseguir tráfico y nuevos clientes para la empresa y propender por todos los medios a su alcance al fomento de la agricultura, industria y progreso de sus distritos." (58) Sobre sus antiguas aliadas en el comercio de tránsito indica a los jefes de estaciones que si "...les llega a conocimiento que en su distrito se transportan cargas hasta el pueblo de Salto y viceversa, por medio de carretas, es obligación estricta de ellos hacer todas las averiguaciones del caso y remitir los datos a la Administración, como son: nombres de remitente y consignatario, punto de partida y de destino, peso de carga transportada y flete pagado, clase de carga y motivo de transportarla por carreta en lugar de ser por ferrocarril". (59)

Las cifras de explotación del F.C. Noroeste exponen las características de la zona servida por la línea. Desde 1878 hasta 1887, el número de pasajeros transportados se mantiene por debajo de 13.000 anuales; terminada la línea (1887) alcanza a 20.000 anuales en 1889; en los años siguientes hay un descenso, estacionándose en 15.000 anuales. La carga transportada oscila entre un máximo de 20.594 toneladas en 1883 y un mínimo de 13.153 en 1885 (antes de llegar a la estación Cuareim). Concluida la línea, el aumento de carga es considerable: entre 1889 y 1895, el año más bajo es 1891 con 31.746 toneladas; los otros años fluctúan en las 40.000.

El tráfico de pasajeros, en los ferrocarriles,

al principio de su explotación provee el grueso de los ingresos: en el Noroeste es superado por el tráfico de cargas, correspondiendo esta inversión de los factores, a las necesidades de la región: trasladar mercancías desde y hacia la frontera. El Noroeste avanzó lentamente en el tendido de sus rieles; el tránsito y el contrabando no pudieron acelerarlo. Pero una vez terminada la línea formaron su tráfico, aunque sin llevarlo a ser una empresa de altos rendimientos.

### El F. C. de Montevideo a Pando y Minas

El Este del país despertó el temprano interés de los peticionantes de concesiones ferroviarias. No faltaron los intentos de fraudes ni los proyectos disparatados. Juan B. Zanetti, informando al ministro de gobierno José M. Montero, analiza en 1877 una concesión que solicita la construcción de un ferrocarril de Punta del Este al Cebollati: "El trazado del eje de la vía sale de la Punta del Este de Maldonado, toca la villa misma de Maldonado, superando la altura con curvas y pendientes y sigue después en su mayor parte costearlo o pasando muchísimos bañados, de los cuales varios son de extensión considerable; diverge para tocar Rocha y vuelve después a recorrer regularmente, pero cruzando bañados y esteros, de los cuales hay de cuatro kilómetros y en el extremo de la extensión de 24 kilómetros... por consiguiente no parece ser lo más conveniente para los intereses generales del Estado y de la misma sociedad solicitante..." (60)

En 1902, Francisco Ros comentaba este proyecto, sin la formalidad oficial de J. B. Zanetti, escribiendo: "...Aquí no había empresa constructora, ni compañía capitalista, ni capital asegurado en el exterior. Se trataba simplemente de una comandita, que sin conocer la geografía del país... proyectaron, así como así, un paladino plan de ferrocarriles y colonias con alguna pretensión internacional... completando la combinación con el cebo de una garantía del Estado para el capital que debía emplearse, a fin de tratar de negociar después en el exterior, en el interior o donde se pudiera." (61)

Tres concesiones para construir el F.C. de Montevideo a Pando se refundieron en una sola, por cesión de derechos, en favor de R. R. Pealer y Compañía. Un decreto de 3 de mayo de 1877 otorga a R. R. Pealer y Cía. un año de prórroga para la conclusión de la línea proyectada a Pando y dos años para su terminación hasta Minas. En abril de 1878 Baena y Rosende se presentan al Ministerio de Gobierno manifestando ser acreedores de la Sociedad R. R. Pealer y piden se les otorgue a su favor

la concesión hecha a esta sociedad; pero estando por vencer el plazo para la construcción de la vía a Pando solicitan una nueva concesión que le es concedida por un contrato-ley el 3 de mayo de 1878. Baena y Rosende explican que "...hemos obtenido en nuestro favor el crédito hipotecario por la suma de 40.000 libras que el Banco Mercantil del Río de la Plata tenía contra la Sociedad R. R. Pealer y Cía., dueño del ferrocarril de Montevideo a Maroñas y Pando. La adquisición de este crédito nos impuso la necesidad de obtener también otros contra la misma empresa... estando ya en nuestro poder todos los que gozan de privilegio y constituyen una suma considerable". (62)

Baena y Rosende tenían otros argumentos para quedarse con la concesión. El Fiscal de Gobierno y Hacienda los señala: "además del notorio capital con que cuentan... es público (que) la empresa Pealer y Compañía tropezó, desde el principio de sus trabajos, con una propiedad de los Sres. Baena y Rosende, que debía atravesar la línea de rail. La expropiación del terreno para facilitar esa travesía, dio origen a un pleito que todavía está pendiente, sir que aquélla haya podido consumarse. Dueños, empero, hoy, los Sres. Baena y Rosende del principal gravamen que agobiaba a la Empresa Pealer y Compañía y que la devoraba también; y dueños desde antes de la propiedad que estorbaba el curso y conclusión de la línea en su primer trayecto, se comprende desde luego, que cualesquiera otros inconvenientes que pueden aún presentarse y tengan que allanar, son leves, comparados con esos dos que hostilizaron la Empresa Pealer y Compañía sin que ésta pudiera vencerlos. ...La propuesta está calculada ventajosamente para los interesados. Pero a pesar de eso, el fiscal opina que hay en ella reciprocidad de conveniencias para el país, para su industria, para su comercio y en fin, para los intereses de toda clase." (63)

Las siguientes son las bases de "reciprocidad de conveniencias":

- 1) Se exceptuará a las propiedades y materiales de la empresa de todo impuesto, vigente y a crearse.
- 2) Se concede un año de plazo para construir el ferrocarril a Pando y tres años para extenderlo hasta Minas.
- 3) Derecho a explotar minas para uso y provecho de la empresa, en una zona de dos leguas de cada lado de la vía por el término de 20 años. "Si la mina o minas descubiertas existiesen en terrenos particulares, se explotarán con arreglo al Código de Minería. Si exis-

tiesen en terrenos fiscales se explotarán libremente.”

4) Derecho a fundar colonias agrícolas a ambos lados de la vía, no distando de ésta más de cinco leguas. Su ubicación será decidida por la compañía. Las colonias serán declaradas de utilidad pública. Los colonos inmigrantes podrán introducir libremente sus útiles de labranza. Establecida la colonia, quedará libre de contribución directa por 5 años. Y por las dudas, agregan: “Son tan evidentes, Exmo. Señor las ventajas que el interés público reportará del planteamiento y conclusión de las vías férreas de Montevideo a Pando y de Pando a Minas, que nos consideramos excusados de detenernos en ninguna consideración ante la ilustración y penetración de V.E. para demostrar lo equitativas y justas que son las bases de las concesiones que solicitamos: y tanto más cuanto que dentro de muy poco tiempo convertiremos en una realidad el ferrocarril a Pando, como más tarde a Minas, ofreciendo a la parte Este de la república ese gran mensajero de civilización y progreso.” (64) Por hoy, nada más. Nos vamos.

Pero el 21 de octubre “de nuevo aquí nos (me) tienes”. Baena se dirige al P.E. comunicando que su socio Rosende, ha muerto. “He tenido y tengo sin embargo la decisión y fuerza bastantes para sobrellevar esas (dificultades), probándolo el hecho de, en cuarenta y cinco días, haber abierto al servicio público la vía férrea en la primera sección, que abraza una extensión de 18 kilómetros y fuera de allí está a terminarse otra larga extensión que pasa el Manga.” (65) Y de esto último se trata: “La protección material de V.E., unida a su importancia moral, ejercerán benéfica influencia para los intereses del ferrocarril...” Al día siguiente el P.E.: “Considerando que el «Ferrocarril del Este» no goza de garantía de la Nación, circunstancia que lo hace doblemente acreedor a su protección, El Gobierno Provisorio Dispone:

“Art. 1. — Acuérdate a la empresa del «Ferrocarril Uruguayo del Este» un adelanto de \$ 53.000, entregados por mensualidades de \$ 2.000, empezando a correr la primera desde el próximo mes de noviembre.”

“Art. 2 — Por el Ministro de Gobierno y a requerimiento de la empresa se expedirá mensualmente la orden respectiva.

“Art. 3 — En el día de hoy, y como anticipo, entréguese a la empresa por Tesorería General, la suma de \$ 5.000, a cuyo efecto se librará la orden competente al ministro de Hacienda.

“Art. 4. — La empresa queda obligada a reintegrar a la nación la suma de \$ 53.000 que se le acuerda, la que no devengará intereses, con servicios oficiales de la línea, a cuyo efecto la Contaduría General abrirá una cuenta especial.”

El 7 de agosto de 1880 la empresa recibe una nueva subvención: \$ 6.000 por kilómetro de vía librada al servicio público.

El “F.C. Uruguayo del Este” extiende sus rieles hasta Pando el 17 de setiembre de 1882, deteniéndose aquí la línea hasta fines de 1887.

En junio de 1887 el “F.C. del Este” es adquirido por la empresa “North Eastern of Uruguay Railway Company Limited”. El representante de esta compañía inglesa en la operación es Edward Cooper “Legal Representative” del “Central Uruguay Railway”.

Después de haber estado detenida la línea 5 años en Pando, la nueva empresa activa los trabajos y en noviembre de 1888 abre al tráfico la sección a Minas.

Desde Montevideo a Pando la línea tiene unos 36 kilómetros. Su actividad es intensa. En 1887 el “F.C. Noroeste”, con su línea completa y sobre 180 kilómetros, transportó 12.282 por año. En 1883 el “F.C. Uruguayo del Este” con 36 kilómetros transporta 36.565, ascendiendo en 1886 a 67.451, siempre con la terminal en Pando. Al servir la línea a la capital y a su zona de influencia, un tráfico intenso de pasajeros estaba asegurado.

Desde 1852 la diligencia cubría la ruta Montevideo-Minas, pasando por Pando. Cuando el ferrocarril llega a esta ciudad, de allí partía la diligencia a Minas. El “F. C. Uruguayo del Este” y la empresa que lo sucede se desarrollaron en un itinerario que contaba con su tráfico regular atendido por las diligencias a las que desplazó.

Las cargas ascienden entre 1883 y 1887 de 15.809 toneladas a 28.001. Cuando se abre la sección a Minas, en 1888, se sobrepasan las 100.000 toneladas anuales. La cal y la piedra de la rica región minera por la que cruza la última parte de la línea encontraron en la vía férrea un rápido y seguro transporte a Montevideo y de aquí, incluso, se reexportaban esos productos a Buenos Aires y Rosario.

Cuando el 16 de enero de 1889 Tajés inaugura oficialmente la línea, de hecho ya estaba en servicio, bien pudo decir: “...el tiempo, la distancia y el despoblado, son los enemigos que tenemos que vencer y éste es el obstáculo que hoy dejamos destruido para Minas, convirtiéndola en una barriada de Montevideo...”

## II) 1887 - 1892: "UN SALTO ADELANTE"

### I. "THE CENTRAL URUGUAY RAILWAY" SE EXTIENDE

1888-1892: cuando las vías avanzaban a 17 kilómetros por mes

A mediados de 1887 la situación de las líneas era la siguiente:

F.C. Noroeste: en abril estaba en Cuareim completando su recorrido y satisfaciendo la vieja aspiración del comercio salteño que el "Diario del Comercio" del 7 de octubre de 1880 llamara "justísima petición", escribiendo: "Nos consta que el comercio y vecindario del departamento se prepara a presentar a la Cámara de Diputados una respetuosa petición para que resuelva a la brevedad posible el arreglo celebrado entre el gobierno y el Sr. Guillermo W. Morice, para la prolongación de la vía férrea que cruza nuestro departamento hasta el Cuareim, frontera del Brasil.

"La terminación de la vía férrea hasta Santa Rosa, es una necesidad vital para el comercio de nuestro departamento. Mientras esa línea no llegue a la frontera del Brasil y podamos en consecuencia hacer comercio directo con el Alto Uruguay, nuestra vida comercial será precaria, nuestros comercios permanecerán estancados y la situación económica del departamento, irá en decadencia, pues bien conocido es de todos que estacionarse y retroceder son palabras sinónimas cuando del progreso económico se trata. Favorecidos notablemente por la naturaleza respecto de nuestros vecinos de la otra margen del Uruguay, habituados ya al mantenimiento de una corriente permanente de comercio con el Imperio del Brasil; dotados de todo género de recursos naturales para considerarnos como mercado obligado del comercio de Uruguayana, hoy nos vemos reducidos a comerciar dentro de los límites estrechos del departamento..." (65)

El "F.C. Uruguayo del Este", convertido en "North Eastern of Uruguay Railway Company Limited", que pasará en 1889 al Central, había 5 años que estaba detenido en Pando. La nueva empresa emprende rápidamente la continuación de la línea y en setiembre de 1887 inaugura la sección Pando a Tapia, de 26 kilómetros; en 1888 construye 63 kilómetros, llegando en noviembre a Minas.

Las vías del Central están en Paso de los Toros y "...es sabido que este hecho ha bastado por sí solo para colocar a los estancieros del departamento de la Colonia, antes favore-

cidos por su proximidad a la capital, en condiciones inferiores respecto a los de Tacuarembó, quienes a pesar de hallarse a muchísima distancia del mercado de consumo, pueden transportar sus ganados, en menor tiempo y en más bajo precio, que los de la Colonia, utilizando el F.C. Central del Uruguay; siendo de notar en cambio, que el costo de producción en este último departamento, dado el mayor valor de la tierra, es con mucho superior al del primero". (67) Esta exposición fue hecha por Cipriano Herrera al ministro de Gobierno en julio de 1888 en representación de la Sociedad Castro, Petty y Cía., que proponía la construcción del "F.C. Interior del Uruguay y Centros Agrícolas", que partiendo del puerto de Colonia llegaría al Brasil, proyecto que respondía a la especulación desenfadada que precedió a la crisis de 1890 y que no fue realizado.

Entre 1888 y 1892 se inauguran más de 1.000 kilómetros de vías, ascendiendo el total de la red a más de 1.500 kilómetros en 1892; en 1893 no se habilita un solo kilómetro de vía. En 1890 el promedio de kilómetros abiertos al tráfico es de 35 mensuales; todo un récord.

Al aumento de la red contribuye una nueva empresa: "The Midland Uruguay Railway"; saliendo de Paso de los Toros —empalme con el Central— llega a Salto, luego de 317 kilómetros de recorrido empalmado con el "F.C. Noroeste del Uruguay". Su primera sección, 80 kilómetros, se habilita en julio de 1889; en noviembre de 1890 queda abierta al servicio la totalidad de la línea.

En agosto de 1888 se otorga a Edward Cooper, "Legal Representative" desde 1873 del Central, en esta oportunidad representando a la "Greenwood y Cía." de Londres, la concesión de una línea desde Paso de los Toros hasta Rivera. El Central renuncia al derecho de preferencia, que tenía por el artículo 16 del contrato-ley de 1878, para la construcción de esta línea. En octubre de 1888 se celebra un contrato en Londres por el que "Greenwood y Cía." se compromete a terminar la línea hasta Rivera y el Central se hace cargo de la explotación y administración a perpetuidad o hasta que el Estado declare su expropiación. Al mes siguiente, "Greenwood y Cía." y el Central traspasan a la Cía. "Extensión Norte del F.C. Central" todos sus derechos. A pesar de esta independencia legal, esta línea, al empalmar con el Central en Paso de los Toros, es parte indisoluble de su sistema.

La "Extensión Norte" abre su primera sección, Paso de los Toros-Achar, de 66 kilómetros, en noviembre de 1890; en febrero de 1892 está en Rivera completando un recorrido de 307 kilómetros.

Desde el 1º de julio de 1889, "The North Eastern of Uruguay Railway" pasa en arriendo al Central por 99 años, que pagará 48.000 libras anuales los tres primeros años; 52.000 anuales los tres siguientes y 56.000 al año hasta el término del arriendo.

En mayo de 1889 el Central, por convenio con la "Extensión Este del F.C. Central", toma a su cargo, con todos los derechos y a perpetuidad, la construcción de la línea de Toledo a la frontera del Brasil. La primera sección, Toledo-San Ramón, se abrirá en setiembre de 1890; la cuarta: Mansavillagra-Nico Pérez, en setiembre de 1891. La extensión total en servicio es de 206 kilómetros.

Entre 1889 y 1891, el Central incorporará por arriendo a su sistema: línea Montevideo-Minas, con 125 kilómetros; línea Toledo-Nico Pérez, con 206 kilómetros; total: 331 kilómetros. Si agregamos la "Extensión Norte". Paso de los Toros-Rivera, con 302 kilómetros, el total de las líneas absorbidas por el Central es de 633 kilómetros.

En setiembre de 1885, Eduardo Morice recibe la concesión para establecer un ferrocarril de Isla Cabellos a San Eugenio, la que es traspasada a la Cía. "London Foint Stock Association" al año siguiente. En setiembre de 1890 se autoriza la apertura de la primera sección: Isla Cabellos-Cuaró; en abril de 1891 se habilita la segunda y última sección: Cuaró-San Eugenio (Artigas). Este "F.C. del Norte" empalma en Isla Cabellos con el "F.C. Noroeste" y recorre en total unos 114 kilómetros.

Al comienzo del período de auge de construcción de vías férreas se sanciona la importante ley del 30 de noviembre de 1888, complementaria y modificativa de la Ley de Trazado General de 1884. Siguiendo a Eduardo Acevedo esbozamos su contenido. (68)

Amplió el trazado fijado por la ley de 1884. "Estableció que las líneas comprendidas en el trazado general (el de 1884), que no hubiesen sido concedidas hasta entonces, podrían construirse por cuenta de la nación o mediante concesión a empresas particulares... Para el pago de los ferrocarriles que resolviera construir el Poder Ejecutivo, se autorizaba la emisión de bonos de ferrocarriles con un servicio de 6% de interés y 1% de amortización... Los bonos podrán negociarse por el Poder Ejecutivo a fin de ser aplicado su importe al pago de las obras, o entregarse al constructor a un tipo no inferior

al 85% de su valor nominal" ... "en adelante no se otorgará concesión alguna sino a condición de que la línea pase a ser propiedad del Estado, sin remuneración alguna a los noventa años de su otorgamiento..." "Mantuvo la misma ley, con relación a las líneas del trazado, la garantía del 7% sobre el costo máximo de 5.000 libras por kilómetro durante el plazo de treinta y tres años; pero agregó que si por dificultades especiales del trayecto, el costo real de la vía fuere mayor, el Poder Ejecutivo fijaría el tanto por ciento de garantía proporcionalmente sobre el valor del kilómetro..." "...en todo contrato de concesión se estipulará la tarifa máxima de los precios que la empresa podrá cobrar al público..." "...el Poder Ejecutivo podrá exigir la rebaja de las tarifas e intervenir en su formación una vez que el ferrocarril produzca más del 8%..." Los caracteres de las leyes de 1884 y 1888 son: "...el Estado se reserva el derecho de hacer el trazado general de los ferrocarriles..." y comenta E. Acevedo: "Han procedido con mucha sensatez los legisladores orientales al determinar sobre el mapa de la República la red de ferrocarriles. Dentro del sistema vigente de la garantía, salta a los ojos que el Estado no debe ni puede comprometer su responsabilidad en favor de líneas concurrentes o de empresas mal inspiradas que tiendan sus rieles en zonas sin porvenir alguno."

Un segundo aspecto: "...las líneas pueden ser construidas por cuenta del Estado o de empresas concesionarias garantizadas..." y por último: "...la intervención gubernativa en materia de tarifas sólo procede una vez que las utilidades de la empresa excedan del 8%, según la ley de 1888, del 12% según la ley de 1884 y del 16% según el contrato del F.C. Central del Uruguay (de 1878)".

#### "The Midland Uruguay Railway": una buena idea para el F. C. Central

Los originales concesionarios de esta línea, Conrado Hughes y Watson, luego de sortear la interdicción judicial interpuesta contra ellos por Villate y Cía., que argumentaba "mejor derecho", traspasan la concesión a favor de H. Gale y L. Franken, representantes de la compañía "The Midland Uruguay Railway".

H. Gale presenta los planos de la línea a principios de 1887 y en octubre del mismo año Juan B. Zanetti informa al ministro de Gobierno: "Según la carta geográfica de Reyes, la distancia directa entre Paso de los Toros y Paysandú sería aproximadamente 141,600 kilómetros, mientras que la extensión total del trazado presentado es de 200 kilómetros (de Paso

de los Toros a Paysandú), o sea el 41% mayor de la recta. Ahora, considerando que la región entre los dos extremos se presta para la construcción de una vía férrea mucho más corta, gastando mucho menos de 5.000 libras por kilómetro, que es el importe máximo sobre el cual el Estado pagará el 7% anual, se debe tener el trazado presentado por demasiado extenso y perjudicial a los intereses del Estado.” (69) Más adelante dice: “Para favorecer a la empresa, sería muy conveniente que el superior gobierno la autorice a hacer y presentar el proyecto completo y definitivo por cada sección, que deberán ser tres con la condición de que la empresa se obligue a que el desarrollo del trazado general del Paso de los Toros a Paysandú no sea del 18% mayor de la recta que une dichos puntos extremos, en cuyo caso con respecto al trazado presentado, el Estado economizaría anualmente de \$ 53.000 a pesos 54.000 de garantía.” (70) El criterio del ingeniero Zanetti es “...las condiciones altimétricas del trazado no son buenas, y... sin embargo, estando comprendidas entre los límites extremos fijados por la ley (de 1844)... se deben aceptar...” (71)

El Midland, de acuerdo con su concesión, gozaba de una garantía de interés de 7% sobre 5.000 libras el kilómetro. Al realizar la empresa una línea sinuosa, el Estado veía aumentada la suma sobre la cual pagaría el interés garantizado del 7%; las curvas no aumentarían el tráfico. A pesar del informe de Zanetti, el Estado no pudo ahorrar \$ 53.000 ó \$ 54.000, porque la línea librada al servicio tiene entre Paso de los Toros y Paysandú los 200 kilómetros establecidos en el plano original y que el informante pedía reducir, suprimiendo algunas curvas y pendientes innecesarias, gravosas para el Estado y perjudiciales para la explotación, al dificultar el empleo de locomotoras pesadas.

¿Cómo vio el Central, el rápido tendido de los rieles de esta empresa, que empalmaba en Paso de los Toros con su sistema? Con muy buenos ojos. Chamberlain informaba al directorio en Londres, en agosto de 1887: “La construcción del «Midland Uruguay Railway» traerá un importante tráfico a nuestra línea; el transporte de los materiales para sus obras nos ayudará hasta que el tráfico del Norte haya tenido tiempo de abandonar las viejas rutas

(fluviales) y se dirija a nuestra estación de Paso de los Toros.”

George Drabble, en la asamblea general de accionistas de setiembre de 1887, decía: “... (el Midland)... puede ser considerado en un aspecto una prolongación de nuestra propia línea. Correrá desde el Río Negro a Salto. Allí se unirá con el Noroeste, conectándose con las zonas del sur del Brasil... e indudablemente nos traerá un importante tráfico”. Al año siguiente, 1888, Chamberlain informaba al directorio en Londres: “El desarrollo lanero del campo situado entre Paso de los Toros y Paysandú será servido por el Midland. Los productores no vacilarán en enviar su lana por ferrocarril... para sacar ventajas, cuando se estén pagando precios altos en Montevideo.” Y cuando se abre la primera sección del Midland, a fines de 1889, dice: “...nosotros tenemos la intención de correr trenes rápidos en combinación con esta empresa...” Esto opinaban los directivos del Central. ¿Y los del Midland? Veamos: a fines de 1890 se realiza, en Londres, la asamblea de accionistas del Midland. El presidente del directorio, Chas Hankey, miembro del parlamento, informa: “Existen relaciones amigables con el F.C. Central del Uruguay... se está en tratos para hacer el tráfico directo hasta Montevideo. Éste es un punto de capital importancia, pues por este medio la empresa podría transportar aquellas cargas que requieren un despacho inmediato; éstas ahora, en su mayor parte, se transportan por vía fluvial...” (72)

Del Midland decía en 1892 una tesis universitaria: “...no consideramos acertada la concesión del F.C. Midland del Uruguay en la parte que va de Paysandú a Salto. La desviación que se ha hecho del trazado originario (el de la ley de 1884)... comprometerá seriamente por muchos años la responsabilidad del Estado”. (73) Veía el autor, en la navegación fluvial, un competidor que restaría cargas y pasajeros al ferrocarril. En 1892 aún no se manifestaba, apenas se insinuaba, el hecho de la pérdida constante de cargas para la navegación fluvial. Las cargas transportadas por el Midland son las desviadas de la vieja ruta del río Uruguay y que correspondía a esa vasta zona que, saltando la frontera de los tres países, tenía en Salto su lugar de concentración.

El siguiente cuadro ilustra sobre los volúmenes que el Midland desvía, en exitosa competencia, de la ruta fluvial:

Años	1891	1892	1893	1894	1895
Toneladas transportadas .....	13.948	21.680	24.985	31.564	41.193

Los kilómetros en explotación para los años arriba citados: 317. El aumento del rubro Cargas indica la progresiva penetración del Midland en la actividad comercial.

## 1887 - 1890: una caricia inesperada

La prensa, durante varios años, ironiza una frase de Chamberlain incluida en su informe de enero de 1889 al Directorio de Londres; la privilegiada dice: "Durante el período que animizamos, una ráfaga de prosperidad ha acaricia-

Años	1887	1888	1889	1890
Número de pasajeros .....	281.380	332.571	388.433	651.555
Ingresos por pasajeros .....	L. 57.792	65.071	74.783	121.303
Lana y Pelo .....	Ton. 14.043	15.762	19.173	14.216
Mercancías .....	" 43.421	48.178	55.361	92.752
Alambre y Postes .....	" 5.953	6.869	7.920	8.746
Ingresos por mercancías .....	L. 117.902	133.826	165.073	235.404
Ganado (número) .....	46.245	60.929	115.335	92.497
Ingresos por ganado .....	L. 9.461	11.422	21.743	14.041
Total ingresos .....	L. 195.043	221.633	275.476	388.772
Ganancia .....	L. 98.022	118.426	146.967	195.978

Reiteramos que el Central llevaba sus balances de junio a junio; importa la observación sobre todo para el año 1890 cuyas cifras abarcan sólo el principio de la crisis.

El aumento de pasajeros que presenta el año 1890 se debe: a que el Central ha incorporado en julio de 1889 el ramal Montevideo - Minas, que como indicamos en su oportunidad, tenían un buen tráfico en este rubro. Además hay otros factores de peso: la incorporación de nuevo material rodante; una rebaja de tarifas hecha en 1888; el aumento de la velocidad de los trenes que mejoró sensiblemente el tráfico local; el transporte de obreros para las obras de construcción de ferrocarriles; y, como señala Chamberlain, en su informe del 24 de enero de 1889, "...la influencia de los turistas argentinos". El viejo problema de la vía deficiente, trata de ser superado: "...480 toneladas de rieles pesados de acero y 2.500 durmientes de madera dura se han colocado en reemplazo de los primitivos rieles de hierro y de los durmientes de pino..." escribía Chamberlain hacia agosto de 1887.

El incremento de los materiales de construcción transportados está directamente relacionado con las obras del Midland, de la "Extensión Norte" y del ramal Toledo - Nico Pérez que principian los trabajos entre el 1887 (Midland) y 1890 (Extensión Norte y la línea que parte de Toledo hacia Brasil). Este transporte, de gran volumen, da al Central poco rendimiento por los bajos fletes que paga.

Hacia 1887 el transporte de piedra - cal, desde Minas, se hace activo; las construcciones en Montevideo y una mediana exportación con destino a Buenos Aires, forman su mercado. El transporte de ganado provee, en relación a las mercancías, mediocres ingresos, aunque sus tari-

do nuestras mejillas, más allá de lo que razonablemente podíamos esperar..." y... daba para sacarle punta.

Veamos, entonces, las razones de este desfallecimiento poético, infiltrado en los habitualmente secos informes del "General Manager" del Central.

fas son altas. El mejor año, 1889: 21.743 libras, no resiste comparación con el peor año de ingresos por mercancías que es, 1887: 117.902 libras. En el quinquenio 1886 - 1890 los saladeros y el consumo faenaron 4.032.515. En este quinquenio el Central transporta: 342.413 animales. La exportación de ganado en pie se hacía por la frontera; el Central participaba en ella con un bajo porcentaje. El ganado transportado, en su mayoría, era para abastecer a los saladeros de Montevideo y para su consumo.

Cerca de Paso de los Toros se instala en 1886 un saladero que utiliza la línea del Central para abastecimientos y exportación. En 1887, cuando el Brasil cierra sus puertos al tasajo del Río de la Plata, faena 13.000 animales con los que prepara "charque especial" con destino a La Habana. El año anterior había faenado unas 40.000 reses.

El éxito alcanzado por Vidiella, con sus viñedos cerca de la estación Colón, del Central, estimula a algunos comerciantes que adquieren en La Cruz, al Central, tierras con destino a viñedos y más adelante a olivares. Las tierras vendidas por la empresa, que esta llama "excedentes", fueron expropiadas por ésta con destino a una estación, a mediados de 1873, despertando en ese momento las críticas de la prensa que acusaba a la compañía de apoderarse de mucha más tierra de la necesaria.

Los más de 115.000 animales transportados en 1889 pusieron en aprietos al Central; sus vagones de ganados eran insuficientes para atender los pedidos que le formulaban los estancieros. En 1890 el Central tiene 94 vagones de ganado. Dos años antes, 1888, sólo 54. En julio de 1889 informaba Chamberlain al Directorio en Londres: "El gran cambio habido en la situación

del país y el crecido campo de operaciones, que los acuerdos recientes en Londres, nos abrieran. se han combinado y nos prometen un futuro brillante. Además de las ventajas que nos proporcionan nuestras dos principales extensiones —Norte y Este— nos beneficiamos por la apertura del Midland desde Paso de los Toros a Paysandú.”

Cuando la prosperidad comercial de los años 1887-1889 y las activas construcciones de líneas férreas se juntan, desbordan las posibilidades de transporte del Central. En junio de 1888 tiene 48 vagones de pasajeros; en 1890: 54 para un tráfico casi duplicado. El 30 de julio de 1889 informaba Chamberlain: “Debe admitirse que tanto nosotros como las demás empresas del país nos vimos sorprendidos por el rápido desarrollo de los negocios... Solicitamos material rodante y repuestos adicionales, pero mucho antes de que pudieran llegar nos vimos enfrentados a satisfacer un tráfico fuera de toda proporción con nuestros recursos utilizables, cosa que produjo, como resultado inevitable, un alza relativamente grande en los gastos de explotación. Nuestras locomotoras no pudieron exceptuarse de las reparaciones habituales; las demandas de vagones de ganado y de carga fueron tan urgentes que tuvimos que enviar trenes vacíos de vuelta al interior, ya que el tiempo no nos permitía contratar cargas para el regreso... una temporada excepcionalmente lluviosa debilitó el estado de la vía en momentos en que tenía que soportar un tráfico multiplicado; la necesidad de emplear jornales extraordinarios para su reparación contribuyó a aumentar los gastos del año.”

El presidente del directorio en Londres del Central, luego de visitar el país, informa a los accionistas a fines de 1890: “...debe ser admitido que la dirección administrativa es hoy inadecuada en todos los aspectos...” El auge había sacado a la luz del día, al activar el tráfico, antiguos vicios que se mantenían por la vida más o menos estacionaria que tuvo la línea hasta 1887. La “ráfaga de prosperidad” se llevó ese medrar en la semi-penumbra.

En la asamblea general de accionistas de octubre de 1884 George Drabble, presidente del directorio en Londres había dicho: “...cuando recibimos los bonos del gobierno hubo algún debate entre los accionistas sobre el destino que debía dárseles. Dijimos que los mantendríamos para beneficiar a la compañía, cosa que hicimos; ahora proponemos integrar con ellos nuestras reservas lo que, estoy seguro, fortalecerá el valor de las acciones y será un rubro muy bueno en nuestras cuentas anuales.”

En 1884 el fondo de reserva del Central era

de 55.000 libras acrecido al 30 de junio de 1887 a 89.674. Para pagar un dividendo de 6% por acción de 10 libras se retira, en este último año la suma de 2.000 libras, del fondo de reserva. Pronto se recupera.

En 1889 asciende a 120.000 libras a las que se agregan 10.000 libras a fines de ese año. La “ráfaga de prosperidad” sirvió para duplicar con largueza el fondo de reserva.

En 1921, en el Senado, Manuel B. Otero denunciaba una práctica del Central relativa a la integración de su capital: “...la compañía divide su capital en varias partes. Unas con utilidades aseguradas y otras no... La empresa cubre primeramente el interés asegurado a las obligaciones y a las acciones de preferencia y deja a las acciones ordinarias sujetas a la eventualidad de no beneficios” (74). En otra intervención argumenta M. B. Otero: “...si la empresa del Central divide su capital en obligaciones, acciones de preferencia y acciones ordinarias y da a unas dividendo mayor que a otras, o si manda partidas a fondos de reserva y viene a presentar pequeños dividendos a acciones ordinarias, en años anteriores, como exponente único eso no se puede admitir...” (75).

Si estas críticas de Otero son válidas para los años 1915 a 1920, lo son también para los primeros años de la empresa: en ellos no repartió dividendo alguno a las acciones ordinarias, mientras atendía regularmente los dividendos de las acciones de preferencia, además de las obligaciones.

Los dividendos pagos, por acciones ordinarias, fueron: en 1886: 5%; en 1887 y 1888: 6%; en 1889: 7% y en 1890: 7 1/2%, el más alto hasta la fecha. En los años siguientes los dividendos del ferrocarril Central, según la Oficina de Control de F. C., fueron: 1891: 5%; 1892: 2%; 1893: 1%. Hay que tener presente que estos siempre son los dividendos a las acciones ordinarias; en esos mismos años las acciones preferidas y las obligaciones siguieron recibiendo el 6 por ciento.

M. Otero en una de sus varias y brillantes exposiciones en el Senado (1921) cuando se debaten problemas del Central explica que “otro error corriente consiste en apreciar el rendimiento con arreglo al interés corriente en el país donde el ferrocarril se construye, en vez de tener en cuenta el del mercado financiero donde se emiten los títulos representativos del capital. El propio presidente del Directorio local del F. C. Central ha dicho en su última exposición que, «antes, cuando el interés en Inglaterra era del 2 1/2 ó 3%, resultaba un buen negocio re-

cibir dividendos de 4 ó 5%». “Un dividendo, pues —continúa Otero— de 5 1/2% en épocas favorables y de 3 1/2% en épocas malas, debe ser considerado como interés muy aceptable en el mercado financiero mundial.” En 1881 y 1882 el dividendo es de 5%; para 1883, 1884, 1885 el dividendo fue de 6%. Las acciones ordinarias, si nos atenemos a los dividendos, hacía unos años que recibían intereses bien favorables; claro que el 7% recibido en 1889 y el 7 1/2% al año siguiente es su parte de la “ráfaga de prosperidad”. Al 30 de junio de 1889 el capital del Central alcanzaba a 2.010.000 libras, del cual 1 millón 360.000 libras corresponden a acciones ordinarias de 10 libras cada una. El capital gastado en la línea al 30 de junio de 1889 es de 1.950.000 libras. Para 1884, dice E. Acevedo, citando a “The Economist”, las inversiones británicas en el Uruguay ascienden a 3.500.000 libras para fondos de gobierno y 3.000.000 para la red ferroviaria y otras colocaciones. Estas sumas corresponden al período previo a la gran expansión ferroviaria de los años 1889-1892. No poseemos cifras, para los años siguientes, de las inversiones británicas en total; creemos que las citadas pueden dar un índice de cierto valor comparativo.

Producida la crisis de 1890, José Ellauri celebra el 26 de agosto de ese año un convenio con las empresas ferroviarias, en su calidad de agente financiero. El punto más importante del acuerdo es la rebaja de la garantía de interés del 7% al 3 1/2%. Sobre esta reducción comentaba “El Siglo” el 10 de mayo de 1892 que “... puede tener para el porvenir de la República, el grave daño de paralizar la construcción de las líneas, que complete su red ferroviaria; era de esperar, por otra parte, que colocando casi a nuestros ferrocarriles en la condición de empresas industriales comunes, los decida, como cualquier particular, a fomentar en lo posible su negocio.” La rebaja del interés fue una de las causas de la paralización en la construcción de líneas, que recién recupera actividad, pero no al ritmo anterior. hacia fines del siglo XIX. Hacia 1881, pudo ser después o antes, Chamberlain escribió: “El verdadero secreto de nuestro escaso progreso es la estacionaria condición del pueblo rural”. Lo firmamos aunque en discrepancia. El ferrocarril buscaba el tráfico de la frontera como objetivo final; en el medio transportaba productos agropecuarios, rubros no prescindibles, pero tampoco dominantes.

## 2. EL F. C. CONCRETA UNA VIEJA ASPIRACIÓN

Decía un diario de Montevideo, representa-

tivo de los intereses del comercio, en 1886: “La pequeñez de nuestro territorio limita naturalmente las esperanzas de desarrollo propio; pero su posición geográfica y su vecindad a dos naciones susceptibles de inmenso crecimiento de población y una de ellas sobre todo (Brasil) que en la parte de su territorio más favorecida por el clima carece de buenos puertos, nos marcan un campo de acción y de progreso —el de intermediarios— del que nos alejamos cada vez más, si persistimos en considerar los aumentos de derechos como el medio adecuado para subsanar el efecto de anteriores derroches.” (76). El comercio exigía entre otras cosas, reducidos derechos de aduana y un puerto barato y seguro. El giro comercial, orientado a atender, aparte del mercado nacional, a las provincias del litoral argentino, a Río Grande y aun a Paraguay y Matto Grosso debía trabajar a precios bajos para poder competir ventajosamente en esos mercados. El aumento de los derechos aduaneros no podía ser trasladado al precio de las mercancías a riesgos de reducir y aun perder las posibilidades de venta en aquellas regiones “... que accidentes de un orden puramente natural...” (77) ponían bajo la influencia de Montevideo.

En esta Ciudad-Puerto se concentraba, en un alto porcentaje, “... el comercio del Litoral argentino y de los ríos interiores, así... como el tráfico mediterráneo con el Brasil...” (78). Las causas de esta primacía estaban en: “... los dones naturales de nuestro Puerto, la situación geográfica... y las facilidades que al comercio de tránsito ofrece nuestro país, por la fecundidad de sus recursos... por sus reglamentos aduaneros...” como argumentaba Carlos María de Pena en 1884. Y continuaba: “... Los gastos generales de carga y descarga en el Puerto de Montevideo, así como la modicidad de precios en las vituallas para la gente de mar, representan sobre el Puerto de Buenos Aires, una ventaja que los inteligentes en el ramo manifiestan ser del 25% con que se recarga allá, el precio de las mercancías...” (79). Las ventajas operativas ofrecidas por el Puerto de Montevideo son: “... es común la venta puesta a bordo la mercancía por el vendedor y libre de gastos para el comprador, no soportando éste más gastos que el flete de vapor o buque de vela en el tráfico de los ríos...” “... Montevideo puede ofrecer a flote gran cantidad de mercancías, convirtiendo los buques portadores, en depósitos flotantes de mercancías de donde se extrae el artículo de comercio a medida que se necesita, utilizando siempre un plazo de estadías holgado por lo común, hasta permitir la liquidación completa de los cargamentos.

Economizanse aquí, los gastos de lanchaje para el desembarco y el comprador que viene de los ríos, tiene la ventaja de operar sobre la mercancía misma que examina y prueba minuciosamente y a su entera satisfacción, debido a la proximidad y fácil acceso desde nuestros muelles a los buques de ultramar y cabotaje". "Cuando los trasbordos en Montevideo son importantes se verifican directamente del buque mayor al menor sin sufrir la mercancía gran cosa en su acondicionamiento y envase ni en su calidad y sustancia". En cambio en el Puerto de Buenos Aires —continúa Carlos M. De Pena—: "...La carga de ultramar y aun la que viene de los ríos para la exportación se trasborda en embarcaciones intermediarias del tráfico entre los muelles de la ciudad y balizas exteriores...". "...La pérdida de tiempo, los gastos y las molestias que estos trasbordos originan y la vigilancia que reclaman, ha dado un caracter especial al comercio bonaerense. Es muy general allá efectuar sobre muestras las compras y, desde luego, cuán ocasionado es este procedimiento a errores, rotaceos, mermas, fraudes y sutiles amaños y composturas que redundan casi siempre en perjuicio del comprador de los Ríos" (80). A las ventajas citadas para la concentración del comercio en Montevideo, agreguemos la del pago de las mercancías en moneda convertible a oro.

Hasta aquí, por ahora, el puerto.

En 1892 la "Extensión Norte" del F. C. Central llega a Rivera. A fines de 1891 el Midland unió, al llegar a Salto, el Central con el "Noroeste". Todo el Litoral y el Norte quedan ligados al sistema del Central en Paso de los Toros. El acceso a Montevideo está dominado por el tronco madre del Central, al cual se empalman el Midland y la "Extensión Norte". El ferrocarril de Montevideo a Pando, "North Eastern", si bien entra en Montevideo con independencia del Central, es una "Extensión" de su sistema.

En junio de 1889, Chamberlain, en fácil augurio, escribe al Directorio en Londres: "El sistema de líneas radiales desde nuestra Estación Central, nos dará, de hecho, el dominio del tráfico del país". Los ferrocarriles se con-

vierten en el lazo de unión entre la frontera y el puerto. Venciendo lo que Carlos M. de Pena llamó "la tasa opresora del transporte" ponen al alto comercio de Montevideo en condiciones de llegar con sus mercancías, en condiciones de rapidez y regularidad a la vasta zona internacional de su dominio. El trazado radial de las vías férreas completa las ventajas naturales, comerciales e impositivas del puerto.

El dibujo de los ferrocarriles en el mapa se asemeja a una mano abierta. Es bien conocida la función que el sistema radial tiene en la Provincia de Buenos Aires: facilitar la salida de materias primas uniendo el interior con el puerto. En esta provincia el ferrocarril es una mano codiciosa que extrae carne, cereales, lana, para alimentar y vestir a los centros capitalistas.

En el Uruguay del siglo XIX el sistema radial obedece al comercio de tránsito y al contrabando, lo que de ninguna manera es obstáculo para que por él, salgan hacia Inglaterra y Francia nuestras materias primas, aceptando lo que la impuesta "división internacional del trabajo" consideró que debía ser nuestro destino. Los productos pecuarios que se exportaban por el puerto pertenecían al país y a la vasta región en la que se ejercía la influencia comercial de Montevideo.

Acceptamos la opinión que ve en el ferrocarril el instrumento para el drenaje de las materias primas. Pero insistimos: en el Uruguay del siglo XIX para cumplir en totalidad su función de conectar la producción con el puerto exportador sólo se logró cuando se extiende a la frontera y puede por el comercio de tránsito y el contrabando recibir las materias primas de Río Grande y el Litoral argentino y llevarles las mercancías que por las ventajas del puerto se concentraban en él. El ferrocarril no se explica "de fronteras adentro" y no concluye con la extracción de materias primas: va a ellas, en gran parte, por el comercio de tránsito de mercancías. Los lucros mayores del comercio empezaban en la frontera donde la jurisdicción política terminaba y donde el ferrocarril ponía a su servicio la posesión del monopolio del transporte.

He aquí una demostración que nos trae Eduardo Acevedo, relativa a la exportación de cueros vacunos. (81).

Quinquenios	Faena en saladeros	Consumo Montevideo	Cueros exportados
1876-1880	2.947.926	450.234	6.443.723
1881-1885	3.519.699	504.968	9.117.182
1886-1890	3.375.093	657.422	9.950.900
1891-1895	3.713.000	716.566	9.316.730
1896-1900	3.486.900	678.099	7.273.231

Comenta Acevedo: "... en los 25 años que abarcan nuestros datos, han sido sacrificados en los saladeros orientales 17.042.618 animales y en los mataderos de Montevideo 3.007.289, formando un conjunto de 20.049.907 animales. La exportación de cueros en el mismo período es de 41.671.766 piezas, lo que arroja un excedente de 21.500.000 cueros vacunos" (82). Y más adelante: "... O en el país se consume mucho más ganado vacuno del que aparece en las estadísticas del abasto a la población, o en nuestro comercio de exportación han sido involucrados cueros que corresponden realmente al comercio de tránsito con la frontera del Brasil y el Litoral argentino..." Y se responde más adelante: "... (se atribuye) al tránsito toda la corriente de artículos similares a los del país que llegan simplemente de paso para otros mercados". "... es indudable que algunos productos de la frontera brasileña han podido confundirse con la producción oriental y exportarse como emanados de ella, en razón de vinculaciones comerciales de los estancieros de Río Grande con las casas orientales o simplemente por las mayores facilidades para el transporte de los cueros y lanas hasta el año 1890 en que fueron restablecidos derechos de exportación en condiciones verdaderamente graves..." (83).

Un historiador brasileño, E. Pinheiro de Vasconcellos, afirma: "No creemos ser muy aventurados si recalamos el valor del comercio de tránsito para los ferrocarriles uruguayos —su sistema fue estudiado especialmente con este fin— y si afirmamos que es precisamente él quien mantiene esa admirable red ferroviaria". (84).

No creemos que admirable; pero que la mantuvo, la mantuvo. Y si no lo creen... que venga el "General Manager" del F. C. Central. Mr. Chamberlain, y nos lo diga.

#### NOTAS

(1) "Memoria Presentada a los Señores Accionistas del F. C. Central, en el Día de su Inauguración". Montevideo 1869, p. 7.

(2) Adolfo Vaillant. "La República Oriental del Uruguay (América del Sur) en la Exposición de Viena. Montevideo. 1873, p. 197.

(3) Ibid. p. 197.

(4) "Contestación al Informe de la Comisión Consultiva Nombada por el Superior Gobierno para Dictaminar Sobre la Propuesta de Reorganización de la Compañía del F. C. Central del Uruguay". Montevideo. 1877, p. 6.

(5) "Memoria Presentada por el Directorio del F. C. Central del Uruguay en la Reunión General de Accionistas el 10 de abril de 1874. Montevideo 1874, p. 37.

(6) Ibid. p. 21.

(7) "Los F. Carriles de la República Oriental

del Uruguay al punto de Vista Estratégico-Económico". Montevideo, 1873, p. 19.

(8) Ibid., p. 21.

(9) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay." 14 Legislatura. Tomo 68, p. 47.

(10) "Contestación... etc. cit." p. 4.

(11) "Contestación... etc. cit.", p. 7.

(12) Cámara de Senadores. "La Intervención del Estado en las Tarifas Ferroviarias". Montevideo 1922, p. 36 y p. 37.

(13) Ibid., pp. 96-97.

(14) Ibid., pp. 101.

(15) "Primer Congreso Nacional de Vialidad", Montevideo 1914, p. 164.

(16) "F. C. Central del Uruguay. Sección Fomento de la Producción. Boletín Nº 4, del 1º de marzo de 1915.

(17) "Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores...". Año 1884. Sesión del 16 de mayo, p. 519.

(18) "Estadística de los F. C. de la República, Años 1896-1897, 1898-1899." Montevideo 1901, p. 15.

(19) "Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores...". Año 1884. Sesión del 14 de mayo, p. 507.

(20) "Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores...". Año 1884. Sesión del 16 de mayo, p. 528.

(21) "Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores...". Año 1884. Sesión del 12 de mayo, p. 482.

(22) "Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes...". Año 1884. Tomo 68. p. 15.

(23) "Memoria del Ministerio de Fomento", 1891-1892. p. 170.

(24) Ibid. p. 171.

(25) "Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores...". Año 1884. Sesión 30 de abril. p. 373.

(26) "Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores...". Año 1884. Sesión del 9 de mayo, p. 451.

(27) "Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes...". Año 1880. Sesión del 1º de junio de 1880, p. 343.

(28) "Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes...". Año 1880. Sesión del 30 de junio de 1880, p. 333.

(29) "Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes...". Tomo 68. Año 1884. p. 14.

(30) "Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes...". Tomo 68. Año 1884, p. 57.

(31) C. O. Barker, Secretario del Directorio de Londres, informa a éste de su viaje a Sudamérica realizado en 1886: "Su Excelencia dijo que tenía gran interés en la extensión al Río Negro y en su gran puente en construcción. Su Excelencia ya visitó las obras y esperaba tener el placer «de clavar el último remache»."

(32) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1885, p. 707.

(33) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1887, p. 419.

(34) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1887, p. 419.

- (35) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1887, p. 421.
- (36) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1887, p. 431.
- (37) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1887, p. 434.
- (38) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1887, p. 431.
- (39) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1887, p. 439.
- (40) "Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes..." Sesión del 13 de agosto de 1884, p. 77.
- (41) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes..." Sesión 13 de agosto de 1884, p. 36.
- (42) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes..." Sesión del 18 de agosto de 1884, p. 93.
- (43) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes..." Sesión del 20 de agosto de 1884, pp. 117 - 118.
- (44) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes..." Sesión del 20 de agosto de 1884, p. 119.
- (45) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes..." Sesión del 20 de agosto de 1884, p. 125.
- (46) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes..." Sesión del 20 de agosto de 1884, pp. 115 - 116.
- (47) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes..." Sesión del 20 de agosto de 1884, p. 104.
- (48) Homero Martínez Montero. "Marinas Mercante y de Pesca del Uruguay". Montevideo, 1940, pp. 145 - 146.
- (49) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes..." 1º de junio de 1880, p. 342.
- (50) Enrique Pinheiro de Vasconcellos. "Uruguay - Brasil. Comercio y Navegación. 1851-1927". Río de Janeiro 1929. 2 Tomos. Tomo I p. 594.
- (51) Ibid, p. 594.
- (52) "Estadística de los Ferrocarriles de la República". Años 1896 - 1897 a 1898 - 1899. Montevideo 1901, p. 20.
- (53) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes..." Tomo 68, pp. 44 - 45.
- (54) "La Razón". Montevideo. 1º de enero de 1884.
- (55) "Memoria del Ministerio de Fomento". Año 1891 - 1892, p. 305.
- (56) "Memoria del Ministerio de Fomento". Año 1891 - 1892, p. 325.
- (57) Homero Martínez Montero. "Marinas Mercante... cit.", p. 146.
- (58) "Memoria del Ministerio de Gobierno". 1886. "Reglamento General para los Empleados del F. C. Noroeste del Uruguay". Empleados de Estaciones. Artículo 8, p. 212.
- (59) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1886, Artículo 32, p. 217.
- (60) "Diario de Sesiones. Cámara de Representantes..." Sesión del 26 de julio de 1880, Sección Obras Públicas. Informe de Juan B. Zanetti del 11 de junio de 1877, p. 207.
- (61) Francisco Ros "La Feria de Melo". Montevideo 1902, pp. 71 - 72.
- (62) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Años 1876, 1877, 1878, p. 270.
- (63) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Años 1876, 1877, 1878, p. 271.
- (64) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Años 1876, 1877, 1878, p. 270.
- (65) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Años 1876, 1877, 1878, p. 275.
- (66) Homero Martínez Montero. "Marinas Mercante... etc., cit.", p. 148.
- (67) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1883, p. 682.
- (68) Eduardo Acevedo. "Notas y Apuntes. Contribución al Estudio de la Historia Económica y Financiera de la República Oriental del Uruguay". Montevideo 1903, pp. 369 - 372.
- (69) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1887, p. 463.
- (70) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1887, p. 464.
- (71) "Memoria del Ministerio de Gobierno". Año 1887, p. 471.
- (72) "El Siglo". Montevideo. 25 de diciembre de 1890.
- (73) Carlos García Acevedo. "Estudio sobre Ferrocarriles". Tesis presentada para optar al grado de doctor en jurisprudencia. Montevideo 1892, p. 21.
- (74) Senado. "La Intervención del Estado... etc. cit.", p. 121.
- (75) Senado. "La Intervención del Estado... etc. cit.", p. 133.
- (76) "El Telégrafo Marítimo". Montevideo. 21 de junio de 1886.
- (77) Carlos María De Pena. "Las dos orillas". "El Siglo". Montevideo. 16 de febrero de 1884.
- (78) Carlos María De Pena. "Las dos..." Ibid.
- (79) Carlos María De Pena. "Las dos..." Ibid.
- (80) Carlos María De Pena. "Las dos..." Ibid.
- (81) Cfr. Eduardo Acevedo. "Notas y Apuntes, etc., cit.", pp. 26 - 29.
- (82) Eduardo Acevedo. "Notas y Apuntes... etc. cit.". p. 27.
- (83) Eduardo Acevedo. "Notas y Apuntes... etc., cit.", p. 29.
- (84) Enrique Pinheiro de Vasconcellos. "Uruguay - Brasil... cit.", p. 652.

# EL URUGUAY ENTRE DOS CRISIS

(aspectos del comercio exterior)

## I. LA CRISIS DEL PRINCIPISMO

El país entraba, en 1873, en una nueva fase de la crisis económica. En la superficie, todo parecía augurar momentos prósperos para la República. El Uruguay concurría a la Exposición de Viena y sus productos eran distinguidos allí; la Bolsa experimentó un renacer de su actividad; la valorización de las tierras hizo subir las cotizaciones y el Ferrocarril Central llegaba a Santa Lucía mientras se comenzaba una nueva línea que sería el ferrocarril de Salto a Santa Rosa.

Pero la administración Ellauri, que había recibido con déficit el comienzo del año, anunciaba nuevamente la falta de recursos al finalizar el mismo, pese a que las rentas excedieron las previsiones pesimistas que se habían realizado. La necesidad de corregir la situación de la hacienda pública, introdujo en el seno de la Cámara de Diputados extensas discusiones. El ideal económico en la mentalidad liberal de los principistas era el librecambio; no obstante, la realidad nacional estaba forzando otras decisiones.

El ingreso a 1874, se procesó en medio de crecientes dificultades. El desequilibrio en la balanza de cambios seguía su marcha; se alentaban empresas poco seguras a impulsos de la especulación financiera y comenzó a notarse una tendencia a inmovilizar capitales. Adolfo Vaillant había señalado la duplicación, visible en las cifras del co-

mercio exterior de la República de los últimos diez años, enfatizada, en verdad, en el sector de las importaciones. (1) Pero estos números: 131% de aumento en la importación, 76% en la exportación, registraban un nivel crítico. Las importaciones volvían a crecer aceleradamente, como en 1867, año que precedió a la crisis que cerraba un proceso iniciado en 1866 con el crack de Overend. Los factores negativos de este auge aparente eran lúcidamente examinados, pocos años más tarde por José Pedro Varela: "Con esa corriente de inmigración, con el comercio a que ha dado origen, cuyo desarrollo ha sido prodigioso, han venido constantemente ráfagas impregnadas del espíritu de esa civilización lujosa y fastuosa de que, a justo título, se enorgullece el siglo XIX. Así hemos ido desarrollando en una proporción geométrica nuestra actividad consumidora, por la adquisición de gustos, placeres y costumbres que son posibles a las sociedades europeas, porque las alimenta una capacidad industrial superior" ... "Los más grandes vapores que cruzan el océano, llegan a nuestro puerto y han sido botados al agua para servir al comercio de los pueblos de la América del Sur. Ellos, ahora, como antes los buques de vela, nos traen todos los artefactos, los productos de la industria que son necesarios para satisfacer las más hiperbólicas necesidades que puedan crear el lujo y sus aspiraciones enfermizas." (2)

El problema financiero se hacía más agudo, justamente como efecto de una importación

excesiva, cuyas consecuencias incidían no sólo sobre nuestra balanza de cambios, sino también sobre aspectos del desarrollo, como el crecimiento de las industrias. El proceso conformó un cuadro mucho más grave el año siguiente; cuando la importación descendió en 3 millones y la exportación en algo más de un millón. Lejos quedaban los promisorios vaticinios de 1873, "el año más próspero para todos los negocios, el año de las grandes esperanzas, de las patrióticas expectativas y de los proyectos financieros". (3)

En agosto del 74, Vaillant sostenía, desde la Revista de la Asociación Rural, que, si bien los optimistas podían creer, al notar el desarrollo considerable de nuestro comercio exterior en los últimos diez años, que nos encontrábamos en días de una gran prosperidad, ellos se equivocaban. Era necesario, para eso, no sólo un aumento progresivo de este comercio, sino un considerable desarrollo interno, industrias nuevas que complementarían nuestra economía. (4)

Un artículo posterior, que firmaba Juan Ramón Gómez, reclamaba protección a las industrias, la colonización, libre importación de maquinarias y útiles de trabajo. (5) Los males sociales, señalaba en otro número, tienen generalmente como origen la desocupación; y apuntando una reacción contra el librecambio: "Hay una porción de industrias que existían en el país y que han desaparecido por causa de los gobiernos impreviosores y arbitrarios que hemos tenido. Tales son las de carpintería, zapatería, sombrerería, sastrería, herrería y que es necesario restablecer acordándoles algunas franquicias é imponiendo derechos protectores como lo han hecho los norteamericanos, á pesar de las teorías brillantes, pero muchas veces falsas, de los economistas franceses é ingleses." (6)

Ya hemos anotado, que el volumen del comercio exterior, si bien considerablemente aumentado, en los diez años últimos, había demostrado un importante crecimiento en las importaciones. Ello puede percibirse, sobre todo para los años 1872 (importaciones: 18:859.724; exportaciones: 15:489.532) y 1873 (importaciones: 21:075.446; exportaciones: 16:301.772). (7)

Mientras el movimiento de aduana presentaba esos síntomas de desequilibrio el país exhibía un clima de especulación desenfrenada, paralelamente al incremento de las obligaciones del gobierno con el exterior. Para el año 1873, la administración Ellauri debió atender erogaciones por servicio de deudas, que alcanzaron la suma de 5:878.916. En un ensayo de superar la situación, el Poder Ejecutivo se vio obligado a recurrir nuevamente al crédito.

Este hecho, a su vez, incidió sobre las posibilidades financieras del ejercicio 1874 y al abrirse éste, el déficit presupuestal arrojaba la cifra de 2:916.667 (8). La deuda pública consolidada ascendía a 39:332.112, suma astronómica para la época y el desarrollo oriental. El servicio de esas consolidaciones —en el gobierno de Ellauri se había recurrido a consolidar también el arreglo de la deuda brasileña por subsidios y el arreglo de la deuda italiana por perjuicios ocasionados durante la Guerra Grande—, exigía un esfuerzo anual de 5:370.934. De este servicio, correspondía a los intereses la suma de 3:239.677 y a la amortización, 1:979.661. (9)

A los hechos ya señalados, se sumaba ahora una sensible declinación del movimiento del comercio exterior. En 1874, las importaciones caen a 17:181.672 y las exportaciones a 15:244.783 (10). Era alarmante el descenso de las importaciones, más acelerado que el producido en el movimiento de exportación por su indudable gravitación sobre el comercio, basado fundamentalmente en el papel de intermediario. "Muchas de las casas de Montevideo, no venden en plaza ni la mitad del capital que movilizan anualmente en la Aduana. Gracias a las remesas con destino a la frontera brasileña, los puertos paraguayos y algunos del litoral argentino, se encuentran entonces habilitadas estas casas para realizar en Europa negocios por una suma doble que la que autorizaría el movimiento local propio." (11)

La crisis se abatía sobre la plaza de Montevideo, que ya había experimentado algunas manifestaciones en 1873, como las quiebras del Banco Oriental y la Barraca Sanguinetti, acompañadas del cierre de pequeños comercios y sufría ahora una sensible baja de precios. Al mismo tiempo, se percibía, en 1874, cierta inmovilidad en el mercado de plaza. La administración se mantenía endeudada con el exterior y el descenso de las rentas de aduana, ocasionado por un estancamiento general de los negocios, concurrió a tornar más grave la situación del gobierno en el aspecto económico. Esta coyuntura fue explotada por sus enemigos políticos, propiciando el camino de la reacción. (12)

La especulación en valores territoriales alcanzó, dentro del marco de la crisis, cifras considerables. Todo acto del gobierno era utilizado por los tenedores de títulos en provecho propio. Conocido es el auge momentáneo que

producía el ingreso de capitales en nuestra plaza. Se leían al comenzar el año 74, anuncios estimulantes en la prensa, acerca de ventas que se efectuarían al llegar el empréstito que, en esos momentos, se discutía junto con el proyecto de presupuesto. (13)

El Mensaje enviado por Ellauri a la Asamblea al culminar el año 1873, ya demostraba preocupación por el estado de las finanzas. "La situación creada por el progreso sucesivo del déficit —dice su texto—, cuya influencia sobre la marcha general de los negocios, de la industria y el comercio, no es hoy dudosa para nadie, se hace ya insoportable; y si pudiera prolongarse hasta fin de año, difícil sería prever toda la gravedad de los peligros que amenazarían al país y de los conflictos que produciría". (14)

Las palabras del ministro se reflejarían pronto en la realidad política del país. A fines de 1874, el levantamiento del caudillo de Soriano, Máximo Pérez, fue apenas un prolegómeno de la recurrencia a las soluciones de fuerza que habrían de poner en práctica algunos sectores.

La crisis resultaba imposible de frenar, conjugada ahora con la circunstancia de que la zona sufría las consecuencias de la gran depresión mundial que comienza en 1873 y cuyo centro no se encontraba en el Río de la Plata. (15) Las economías periféricas, sujetas a los grandes centros consumidores de materias primas, tendrían gran dificultad en liquidar la crisis, y ello resultaba particularmente penoso en el Uruguay, aún no recuperado de la corrida de 1868. Esto fue perceptible para muchos observadores, pero el ejercicio económico de 1874 cerró con un monto de la deuda consolidada que ascendía a más de cuarenta y dos millones de pesos y la reacción política que esperaba la oportunidad para el golpe militar, hizo lo demás. (16)

La caída de las posibilidades financieras del período, ha sido examinada en sus aspectos más generales; falta señalar ahora, que fue imposible encontrar una salida parlamentaria a la situación debido a que no llegaron, en parte, a coincidir en las soluciones, "candómberos" y "principistas". Los primeros, por ejemplo, sostenían la necesidad de realizar una emisión a cargo de una Junta de Crédito Público; los partidarios del liberalismo de principios, se oponían, proponiendo por su parte, la libertad de emisión, extendiendo esa libertad a todos los ciudadanos, siempre que se hallaran garantizados por títulos de Deuda Pública.

Al finalizar el año 1874 la oposición candómbera, esta vez ante un gobierno tambaleante por la crisis, se niega a aceptar los proyectos de emisión menor que presenta el Poder Ejecutivo. Don Pedro Bustamante había realizado la defensa del proyecto en la cámara: "La severa diagnosis del estado político y financiero de la república que traza Pedro Bustamante, envuelve el último alegato del principismo, aferrado al gobierno de Ellauri. No se defiende al doctor Ellauri en su persona, se pretende impedir la caída de un gobierno nacional, que, pese a limitaciones y defectos —esencia de su misma índole— constituye una garantía del régimen civilista." (17)

El motín del 15 de enero marcó la etapa final de las esperanzas civilistas del principismo; los actos de fuerza de la dictadura, sellaron las críticas de esta generación liberal con el recurso del exilio. Pero la crisis, que agrietaba la estructura económica, no pudo ser detenida con la imposición del militarismo. La renta de aduana, siguió descendiendo durante el año 1875, llegando casi a equilibrarse las importaciones con las exportaciones en su caída vertical; la imposición del curso forzoso y el aumento del precio del oro, fueron algunos de los índices que la crisis, en su liquidación destacó.

La dependencia de los mercados exteriores se había anotado ya varias veces en algunos artículos de la revista de la Asociación Rural; frente al problema de la colocación de nuestras lanas en los Estados Unidos, (18) y también ante la baja de los precios en el mercado de Amberes. (19)

Se ensayaría más tarde, por el decreto del 22 de octubre, el ingreso en el campo proteccionista como medio de restablecer nuestras fuerzas económicas. El decreto Lamas, encauzó al país por el camino que estaban reclamando todas las naciones afectadas por la crisis de 1873 y que empujaría más tarde a los europeos a la conquista de los mercados coloniales. El año 75 cerró con un descenso de siete millones en el movimiento global de aduana; las rentas producidas, pese al aumento de aranceles, produjeron casi dos millones menos que el año anterior. (20)

## II. EL MILITARISMO EN ESCENA

De la controvertida gestión del gobierno Varela, puede decirse que solamente quedó en pie el decreto de octubre elevando los aranceles en la ley de aduana, reforma debida al

presuroso concurso de Lamas. Por lo demás, el derrumbe financiero continuó y las fuerzas del comercio impusieron sin más trámite al coronel Latorre, oponiéndose al curso forzoso y a una gestión gubernamental guiada por los banqueros y orientada hacia la resistida circulación del papel moneda, cristalizada entonces en la tan discutida Junta de Crédito Público y en el proyecto de resurgimiento del banco Mauá. En mayo de 1876, estaba consumado el cambio de gobierno.

Los sectores vinculados al puerto, y los vinculados a la producción —única producción del país en aquel entonces— ganaderos, saladeristas, se esforzaron por apuntalar los ensayos de gobierno del militarismo que les habría librado de Mauá y de los intentos cursistas. Este apoyo se hizo presente, por parte de la Asociación Rural, en las sugerencias necesarias para el arreglo de la campaña.

Propiedad y orden. El proceso ha sido profundamente estudiado por Nahum y Barrán.<sup>(21)</sup> El país podía prepararse —y lo hizo— para acceder a las nuevas exigencias de los mercados exteriores, cuyo pulso estaba siendo marcado por el consumidor británico, o por el interés de las bodegas británicas, dueñas de las mejores líneas de navegación, ya que la Royal Mail todavía dominaba a fines del siglo XIX el Atlántico Sur.<sup>(22)</sup>

Tres aspectos comienzan a perfilarse en el comercio exterior. Uno de ellos, el ascenso de las lanas dentro del sector exportador, cuya colocación estaría ligada, en el futuro, a las crisis de origen capitalista generadas en el continente europeo, donde se hallaban radicados nuestros principales consumidores. Acerca de este peligro advertía con memorable precisión Carlos María Ramírez en 1871, recomendando el inicio de la industrialización de lanas en el Plata.<sup>(23)</sup>

El segundo de los aspectos señalados, es la lenta pero inexorable declinación de las cifras del tasajo en nuestras exportaciones. Innumerables comisiones se nombraron para solucionar este problema junto con el de la colocación de las carnes, y la Asociación Rural trasunta en su revista los matices de perentoriedad que adquiere el tema, al agudizarse la crisis hacia 1884-85. La "Sociedad Nuevos Mercados de Carne y Tasajo" —surgida en 1883—, ante la alarma despertada por la disposición de Estados Unidos para proveer a España de tasajo para Cuba, promovió contactos, con saldos desalentadores, dirigidos a intensificar las exportaciones hacia aquel

mercado y a interesar a las cámaras de comercio italiana y francesa.<sup>(24)</sup>

El tercer aspecto, es el que surge de la reforma aduanera del 75. La reducción de muchos rubros en la lista de importación, favoreció la emergencia de una incipiente industria local, aunque es indudable también, que las medidas proteccionistas ocasionaron un inevitable aumento del contrabando, que incidió negativamente en la exigua recaudación de la aduana oriental.

La diversificación de los productos ganaderos, alentada por algunos hacendados emprendedores, acelerada como posibilidad por el proceso de cercamiento que se cumplió de manera vertiginosa,<sup>(25)</sup> fue complementada por el avance del ferrocarril acudiendo con sus líneas a transportar los productos de esta economía de abastecimiento. Carlos María de Pena señalaba en su notable conferencia sobre ganadería y agricultura, en 1882, algunas de las oportunidades que abría al comercio de exportación uruguayo la coyuntura internacional. Nuestro país enfrentaba un panorama promisorio, puesto que, debido a la creciente especialización, los rebaños australianos y los mejores tipos ingleses y franceses, subían de precio. Además Australia estaba más alejada de los centros consumidores que el Plata y éste mantenía una muy activa comunicación con el Viejo Mundo por diversas líneas de vapores: "Regularidad, rapidez y comodidad para las comunicaciones y para el transporte; economía de tiempo y gastos: abasto fácil y barato de carnes frescas: esto es lo que necesita Europa; esto es lo que pueden ofrecer nuestro país y la República Argentina".<sup>(26)</sup>

La administración Latorre consolidó —a filo de sable— las fuerzas nacientes del Uruguay moderno. Las finanzas, sin embargo, no se recuperaban. Varias medidas fueron ensayadas: suspensión del pago de la deuda interna, reducción de sueldos, reducción del cuerpo de oficiales, supresión de batallones.

El ingreso por concepto de rentas de aduana tendió a retraerse y teniendo en cuenta el papel que jugaban estas recaudaciones en el monto de las rentas generales, se hacía palpable que el gobierno de Latorre no podía enfrentar el creciente déficit. Theodor von Holleben representante del imperio alemán, informaba a su país de la anemia económica que padecía la plaza: "Por cierto que las aduanas están repletas de artículos de importación, pero los impuestos ingresan lentamente, porque las casas importadoras no tienen salida y por ello, las mercaderías que tienen consig-

nadas quedan almacenadas en la aduana por tiempo indeterminado." (27)

Latorre se dirigió a las cámaras y solicitó realizar reformas financieras. Una de ellas, fue la derogación de la ley de aduana proteccionista y el restablecimiento del libre comercio por la rebaja de los aranceles en una cifra que oscilaba entre el 5 y el 75%. Fue un manotón de ahogado cuyas consecuencias no tardarían en hacerse sentir: el mismo Latorre confesaba su impotencia en el mensaje dirigido a la Asamblea el 15 de julio. (28) El año cerró con una recaudación de casi un millón de pesos menos que el anterior. Pero la incidencia de tal medida aduanera sobre las industrias en surgimiento, se preveía como desfavorable. (29)

La pauta libre cambista propiciada por Latorre al impulso de las urgencias financieras, si bien significó un severo golpe a la incipiente industria nacional, no alcanzó, en definitiva, a frenar su precario desarrollo. Se instrumentó, en cambio, nada más ni nada menos que su grupo de presión, la Liga Industrial, que si bien no llegó a ser tan poderosa como la Asociación Rural, ni contó con la infiltración en el engranaje aduanero que poseían los comerciantes de plaza, logró sin embargo elevar su voz por encima del fragor de la especulación y del comercio de tránsito.

### III. EL PROBLEMA DE LOS MERCADOS

La reacción proteccionista que sacudió a Europa desde 1873 a 1895, afectó, como no podía ser de otra manera, nuestro comercio exterior. Aproximadamente las 4/5 partes de los bienes primarios de producción, eran caujeados en nuestro país por bienes de consumo, como alimentos, vinos, tabaco, artículos manufacturados (ropa hecha, muebles, etc.); una parte, proporcionalmente muy pequeña, se volcaba en bienes de producción.

Esto ya de por sí conformaba un cuadro sumamente débil para enfrentar los coletazos provenientes de los mercados consumidores. La depresión europea se caracterizó fundamentalmente por un entortecimiento de las transacciones, por un descenso de los precios del sector agrícola, que llegó a resentir los precios industriales. La entrada en escena de países nuevos, oferentes de productos agrícolas, el ascenso de dos potencias industriales amenazadoras, —Alemania y EE.UU.—, concurrió a tornar sombrío el panorama. "La semántica registró el empleo del lenguaje militar para definir el comportamiento en materia aduanera: se habló de guerra de tarifas, de desarme adua-

nero, de armas nuevas, de represanias, de contingentes." (30)

La recurrencia a los mercados coloniales y a los países productores de materias primas, fue un socorrido expediente de los países industriales. Obras significativas —han sido reiteradamente mencionadas— glorificaron la conquista, justificaron la expansión: el inglés Seeley, publica en 1883, "*Expansion of England*"; el francés Leroy-Beaulieu edita varias veces su obra *De la colonisation chez les peuples modernes*. Dondequiera existan europeos, se mantiene el nexo con la madre patria. Inglaterra, por la reunión de los factores esenciales —el capital, el potencial industrial, el transporte marítimo y el comienzo "desde arriba", a nivel de los gobiernos—, nada tuvo que temer durante mucho tiempo en la esfera latinoamericana. (31)

Algunos de los aspectos de la oferta de nuestro comercio exterior a fines del siglo XIX, merecen reflexión a la luz de estos hechos generales. En primer término, el cercamiento de los campos permitió la diversificación y racionalización del ganado: el vacuno, hacia fines de siglo, está cediendo el puesto al ovino, hasta la aparición del buque frigorífico. El ovino provocó además, un fenómeno visible en las estadísticas de la segunda mitad del siglo XIX, correspondiéndole a las lanas, entre los años 1875-1900, un sitial considerable en el total de las exportaciones del sector agropecuario. Este último atendiendo a las características de la economía mundial del período estaba señalando los esfuerzos de un país productor de materias primas por gravitar en la demanda del desarrollo capitalista, cuyo epicentro radicaba en Europa.

La exportación de lanas entre 1875-1890, alcanzó las siguientes cifras: (32)

Año	kilogramos	valor
1875	10:127.943	\$ 2:596.052
1876		
1877	17:146.005	" 2:744.541
1878	16:912.848	" 3:068.595
1879	17:908.945	" 3:592.112
1880	18:776.079	" 4:093.239
1881	16:182.475	" 4:026.168
1882	21:235.776	" 5:285.161
1883	31:807.515	" 7:951.960
1884	26:799.384	" 6:699.895
1885	29:363.649	" 7:338.374
1886	31:373.643	" 5:747.364
1887	26:208.223	" 4:993.187
1888	38:120.953	" 7:587.924
1889	45:433.529	" 9:149.932
1890	21:939.517	" 7:865.811

El saladero ofreció al novillo un mercado limitado y secundario. Por otra parte, coincidió con su decadencia la caída de precios que marcó la desvalorización del vacuno. La estancia, por su costo, alambramiento, cruces, etc., es ya una empresa; Nahum y Barrán han apuntado la desproporción existente entre la desvalorización del ganado y la creciente valorización de la tierra. (33)

La evolución de la faena del tasajo oriental, fue la siguiente, según el Anuario Estadístico, entre 1875-1890. (34)

Año	Matanza total en la R. O. del Uruguay	Matanza total en la Rep. Argentina	Total en el Plata
1875	521.300	586.700	1:108.000
1876	625.457	551.443	1:176.900
1877	527.600	662.500	1:190.100
1878	677.026	572.500	1:249.526
1879	556.500	539.000	1:095.500
1880	665.500	491.500	1:157.000
1881	576.170	399.000	957.170
1882	783.500	434.500	1:173.000
1883	704.400	365.100	1:069.500
1884	853.600	316.800	1:170.400
1885	647.029	610.700	1:257.729
1886	751.067	480.900	1:231.967
1887	499.554	323.208	822.762
1888	773.449	467.208	1:240.899
1889	708.923	701.400	1:430.323
1890	642.100	764.000	1:406.100

El fracaso que recogieron los esfuerzos realizados por la "Sociedad Nuevos Mercados de Carne y Tasajo", integrada nada menos que por ganaderos como Carlos Reyles y Domingo Ordoñana, presidente de la Rural, abrió la alternativa de buscar nuevos rubros para la exportación de los productos pecuarios. Ya había señalado Carlos María de Pena, en 1882, que el tasajo equivalía, en las carnes, a formas de producción precapitalistas. Tenía dos enemigos, afirmaba: uno de ellos, en la propia casa, en la preparación y exportación de carnes conservadas por el establecimiento Liebig, método que se extendía y conquistaba el mercado. El mismo Ordoñana, en su viaje por Europa, señalaba en su correspondencia tal suceso. (35)

En cuanto al otro enemigo, el más temible, era el proceso histórico unido al avance técnico: "La industria de las carnes secas se va. En breve será reemplazada gradualmente por la de carnes conservadas y la de carnes frescas refrigeradas." ... "Tenemos que prepararnos para la abolición paulatina de charques y tsa- jos que simboliza la abolición de la esclavitud, al mismo tiempo que la abolición de la

rutina en la cría, reproducción y elaboración de los ganados." (36) Tardaría algo en desparecer el tasajo, pero el aserto era correcto: el obrero de los países industriales, con poder de compra, no era consumidor de carnes secas o saladas. Cuando el presidente de la Rural recorre el Viejo Mundo, dos años más tarde, encuentra el ganado norteamericano en el continente: EE.UU. había comenzado el transporte de ganado en pie. (37) También observa que Nueva Zelandia está concurriendo con éxito al mercado inglés, llevando una clase de capones preparados especialmente para producir carne "sin la preocupación de las ventajas laníferas, que nosotros no queremos abandonar, buscando una imposible asociación". (38) La frase encierra una crítica a la actitud "globalista" del productor oriental, resabios de una acendrada reticencia hacia la inversión masiva y la especialización, que comenzaba a debilitarse en la década del ochenta.

La respuesta a la encrucijada partió, nuevamente, de la Asociación Rural. Desde 1885, la campaña emprendida por la "revista" desarrolla dos tópicos: los frigoríficos con garantía similar a la otorgada a los ferrocarriles, y la necesidad de exportar ganado en pie, que culmina con la presentación del proyecto Castro y Young en 1890, el que no pudo demostrar sus posibilidades, porque cayó envuelto, antes de iniciarse su actividad, en el marasmo de la crisis económico-financiera.

#### IV. UNA VIEJA POLÉMICA: LIBRECAMBIO Y PROTECCIONISMO

El decreto-ley de Latorre, —que derogó el de 1875—, redujo en un 50% todo los derechos de importación, incluyendo la escala móvil de la harina, lo que ya era ser librecambista a ultranza, puesto que esta escala venía siendo mantenida (con variantes ocasionales) en un nivel respetable desde su aparición por primera vez en nuestro estado independiente, con la ley de junio de 1833.

Esta frecuente modificación de los aranceles, tiene en verdad, explicaciones bastante obvias. Por regla general, desde las esferas del gobierno, aun atendiendo las muy difundidas razones de principios, el librecambio emanó de las urgencias del erario y tendió a propiciar la movilización de una intensa corriente de importación y de tránsito, que llenaba entonces las arcas del estado, agotadas por la poca rentabilidad de la aduana. Aunque, contribuía también, con mayor eficacia, a acrecentar los beneficios del comercio. Razones más que aten-

dibles temían, por su parte, los representantes del alto comercio que muchas veces, desde los escaños de las cámaras legislativas —razones de principios mediante— impulsaron la aprobación de tales leyes.

Pero también —y sin desconocer los afanes de algunos ministros por estimular la producción industrial—, las medidas protectoras estuvieron destinadas a subsanar insolventes gestiones de gobierno. En 1875, por ejemplo, una buena parte de los adicionales de aduana se aplicó a cubrir la conversión para frenar el empapelamiento. Julio C. Rodríguez ha señalado en un trabajo reciente, la expectativa de los tenedores de deuda con relación a la balanza de cambios a los efectos de sus negocios de bolsa, particularmente durante el santísimo, en los prolegómenos de la Unificada de 1883. (39)

La reacción contra el librecambio impuesto por el coronel Latorre, no se hizo esperar y en 1881 se discutía en diputados la modificación a la ley de aduana vigente. El representante Carlos Honoré, desarrolla una extensa argumentación a favor del proteccionismo, verdadero alegato que toca el fondo de la cuestión: "...¿por qué no hemos de dictar una ley de aduana preparada de tal modo y con tales derechos, que haga que se pueda trabajar en la República Oriental del Uruguay en otros trabajos que los de las faenas de saladeros y la labranza? ...¿por qué no han de trabajar algunos orientales en la litografía por ejemplo? ...¿por qué no han de ganar dinero, haciéndose, por ejemplo, zapateros, curtidores, etc? ...¿por qué vais vosotros a obligarlos a hacerse forzosamente estancieros y agricultores?" (40)

Aprobada esta ley, la marcha de los ingresos de aduana dio razón a los proteccionistas. Informe Vaillant por medio, las sucesivas comisiones de Hacienda abogaron a favor de las tarifas que amparaban a la industria nacional. En 1886, en la Cámara de Representantes se presentaba un informe con las siguientes cifras:

	1873	1884
Ropa hecha, artículos varios confeccionados, calzados, etc. ....	\$ 2:970.801	\$ 1:364.723
En licores, cerveza, aguardiente, etc. ..	" 831.042	" 652.152
Cigarros de hoja, cigarrillos, etc. ....	" 196.409	" 57.370
	<hr/>	<hr/>
	\$ 3:998.252	\$ 2:074.245

La importación de ropa hecha, artículos confeccionados, licores, cervezas, cigarrillos, etc., presentaba una disminución entre 1873 y 1884, de alrededor de 2.000.000 de pesos "demostrando un aumento en el trabajo nacional que presupone la ocupación de muchos millares de brazos". (41)

La aparición de la Liga Industrial, aportó un nuevo color a las discusiones sobre los aranceles aduaneros, puesto que, aunque embrionario aún, este nuevo grupo de presión logró hacerse oír en el recinto legislativo. Al fijarse la Comisión de Avalúos para la ley de aduana de 1884, se trató de integrar la comisión con una representación de los industriales, pero salió triunfante el comercio exportador, ya que el artículo 3º dispuso que tan sólo pudieran concurrir a ella comerciantes matriculados con casa abierta.

El problema radicaba en el sistema de aforo, que se realizaba ad valorem, o sea el precio corriente del artículo en plaza. El alto comercio había encontrado allí un magnífico sistema para burlar al fisco, (42) que daba razón a las precisiones de Vaillant con respecto a los ajustes a realizar en el valor de las cifras de aduana y que él calculaba en un 33%. Un uniforme de Ripert-Monclar, durante la administración Santos, es ilustrativo al respecto: "el contrabando está organizado de la siguiente forma: no tienen derecho a despachar en la aduana sino las casas registradas como importadoras, cuya patente es muy fuerte. El comercio mediano y detallista está por lo tanto obligado a hacer venir sus mercaderías a su orden, y servirse en la aduana de los buenos oficios de una clase particular y poco numerosa de corredores, los «Despachantes de Aduana», que disponen de fuertes capitales, están munidos de la patente necesaria y a cuyo nombre vienen todos los conocimientos de embarque, promediando una comisión siempre inferior al derecho que debería pagar su contenido"... "Se llenaría un grueso volumen con parecidos detalles pero éstos son suficientes para establecer que las estadísticas de la Aduana no tienen nada que ver con la realidad". (43)

A esta situación, se quiso poner término con la ley de aduana de 1887, de tendencia subidamente proteccionista, que creaba un sistema mixto de avalúo, introduciendo para varios de los renglones de importación, los derechos específicos. Los fundamentos que acompañaban la ley, redactados por una comisión integrada por Domingo Lamas y Francisco Bauzá, comportaban un severo diagnóstico de nuestra dependencia económica: "Debido a

nuestra posición geográfica y topográfica, y a otras diversas circunstancias que nos convirtieron en un gran mercado para todos nuestros vecinos, adquirimos desde la época colonial, cierta importancia comercial, que creció por algún tiempo; pero es menester que nos demos cuenta de que estos medios de prosperidad son forzosamente transitorios y no consultan la expansión progresista a que podemos aspirar y las condiciones más primordiales a la independencia económica de una nación.” (44)

Los predomios comerciales, señalaban sus integrantes, han sido siempre relativamente breves, según enseña la historia; si Inglaterra mantiene aún su hegemonía, ello se debe a la circunstancia de complementar su poderío marítimo con el creciente desarrollo industrial.

Este lúcido examen de los elementos concurrentes en la economía capitalista del siglo XIX, se aplica luego para caracterizar la situación oriental: “Pero nosotros ¿qué podemos esperar como nación comercial, cuando gran parte de los elementos de comercio que poseemos no son nacionales, y los capitales comerciales son siempre inciertos? Se van como vienen a cualquier azar o fluctuación, no toman jamás arraigo, son viajeros caprichosos; darán vuelta mañana la espalda a lo que hoy buscan solícitos. Nos falta la base esencial para el comercio propio, que es la marina mercante, y mientras no tengamos más que materias primas como producción nacional para adquirir con ellas los productos manufacturados que se nos traigan, seremos, por el hecho, una especie de factoría extranjera. La constitución de una nacionalidad y de una independencia económica está en el poder industrial propio, es decir, en los medios que tenga un país de desarrollar de un modo armónico sus fuerzas productivas, y de ensanchar y multiplicar los empleos del trabajo nacional, así como las inversiones fijas del capital”. (45)

El hecho perceptible fue, sin embargo, la realización, amparado en las sucesivas leyes de aduana y a largo plazo, de un propósito, a falta de programa —y aun así, forzosamente incompleto— de desarrollo de las industrias nacionales a partir de 1875. Al tanteo, cediendo ante las exigencias de la renta, el hecho se fue concretando —siempre en el marco de los límites impuestos al país dentro de su condición de mercado dependiente— y adoptando la única formulación que por el momento se podía ensayar: la de crear industrias sustitutivas de aquellos productos de importación, casi diábolos, primarios, para el diario trajinar de la modesta población oriental. El arraigo de

algunos establecimientos de transformación de materias primas y de productos alimenticios, fue, entonces, el saldo significativo del momento.

## V. LOS INTERESES EXTRANJEROS

Inglaterra ocupó siempre, —no podía ser de otra manera— el primer lugar en las columnas de nuestro comercio exterior, y a este respecto conviene precisar que si bien los ingleses eran nuestro principal mercado, los franceses ocuparon, en el periodo 1875-1890 un segundo puesto en las dos columnas (exportación e importación) de la aduana del Estado Oriental. Otros países importantes para nuestros productos eran España, Alemania, e Italia. Bélgica, una de las naciones que se industrializó primero en el viejo continente, aparece como uno de nuestros principales compradores de lanas y productos de ganadería (cueros, sebos, cerdas, etc.). En América del Sur, Brasil era por lejos, nuestro mejor mercado y el avance de los Estados Unidos de Norteamérica en el cuadro de países compradores, es también claramente visible.

Luego de pasado el periodo de las presiones diplomáticas contra la naciente República, naciones que como Francia, Italia y España, tenían residentes en el país en posesión de apreciables fortunas, comenzaron a instrumentarse modernamente para una pugna por mantener una influencia preponderante en todos los niveles de la sociedad uruguaya, la caracterización ideológica de esta lucha ha sido estudiada —a escala continental— por Normano (46).

La existencia de considerables núcleos de españoles, italianos, y franceses en el Uruguay del periodo, ampliamente tributario de la inmigración, cristalizó en la formación de diversos organismos a la manera de centros culturales unos y comerciales otros, que gravitaron en diversos sectores. Fue así que hicieron su aparición la Cámara de Comercio Francesa (1882); la Cámara de Comercio Italiana (1883) y la Cámara de Comercio Española (1888) que se organizaron en activa defensa de los intereses de sus connacionales, siempre en estrecha relación con los representantes diplomáticos de sus respectivos países. Es de hacer notar, que los ingleses recién creyeron del caso utilizar un procedimiento similar en 1915, fundando la Cámara de Comercio Británica, amenazados ya muchos de los pilares que sostenían su dominio financiero y comercial de la plaza.

De las cámaras mencionadas, la francesa ejerció una muy intensa actividad en esferas de gobierno y en la vigilancia de las modificaciones de las leyes de aduana. Tal vez, el impulso al comercio del país de origen no fue nunca un elemento de mucho peso en su actividad, sino, más bien, la existencia de la Cámara de Comercio, comportó una relación beneficiosa con la madre patria, situación que ésta alentaba, aun conociéndola. Y la confirmación de estos hechos parece desprenderse de los informes diplomáticos de algunos agentes consulares del período (47).

Una serie de actividades industriales que directa o indirectamente se vinculaban a la exportación o la importación, estaba en manos de franceses. Puede mencionarse a vía de ejemplo, en el ramo tabacalero a Mailhos y en la industria saladeril a Legrand, Mouset, Autarquin, Paulet, etc. En la lista de adherentes y suscriptores publicada por el boletín de esa Cámara, en 1886, figuran, en 136 integrantes, nada menos que 38 exportadores e importadores (48).

Otros intereses se movieron también en el reducido ámbito del Uruguay del siglo XIX. En 1886, durante el gobierno de Santos, tan propicio a los halagos del capital extranjero, una misión norteamericana visitó el país, realizando una gira continental. Santos se aprestó a recibir a sus integrantes, suscitando las inquietudes de los agentes diplomáticos de Francia, Italia, Inglaterra y España: "países con los cuales se realizan los 9/10 parte de los negocios de importación y exportación de la República Oriental", señalaba el Conde Saint Foix (49).

Los móviles, como se vino a comprobar después, radicaban en un verdadero estudio de mercados en Latinoamérica y sobre las cifras del comercio internacional del continente, que la misión venía realizando. Los datos reunidos fueron publicados con posterioridad.

Según el informe, el intercambio se desarrollaba así: Brasil 25%; Argentina 20%; Cuba 13%; Chile 12%; Uruguay 8%; catorce países restantes (estaban incluidas las posesiones francesas), 22%. La comparación entre población y comercio exterior dejaba a Uruguay en un primer plano con 40 pesos por habitante, seguido por Cuba con 25, Chile con 21, Argentina con 19 y Brasil con 8 pesos (50).

De tal manera, al lado de la robusta estructura británica que enlazaba deuda pública, servicios público imprescindibles, producción y comercio exterior, otros intereses ensayaban su radicación en el país. Los capitales alema-

nes mostraron también su inclinación hacia la plaza oriental (51); y los franceses se lamentaban de la tradicional reticencia del capital gallo, que le hacía perder oportunidades (52). De poca o escasa incidencia comparada con la inversión del capital británico, lo cierto es que por diversos canales de su economía, la nación veía emerger intereses extranjeros, prolongando una situación que buscaba superar desde su nacimiento.

En los ingresos de maquinaria, comienzan a aparecer implementos agrícolas norteamericanos (las marcas McCormick, Osborne, Wood, en las cosechadoras y Collins en los arados); la loza alemana, precedida por vistosos catálogos de color, hace la competencia a la vajilla francesa, alarmando a sus importadores en el Uruguay (53).

El país, en suma, se mostraba propicio a los negocios, a las inversiones de capital, girando siempre alrededor de un eje comercial y de exportación de productos primarios. Imposible no recordar la apreciación de Carlos Quijano en su estudio de la crisis del 90: "Decimos que del 50 hasta fines de siglo, más o menos, el país es un país de comerciantes. En esos años Montevideo es un gran puerto de tránsito. Este hecho —a nuestro modo de ver esencial en el proceso económico del país, y que poco, creemos, ha sido tomado en cuenta— está determinado por razones históricas y geográficas" (54).

## VI. LAS CONTRADICCIONES DEL COMERCIO EXTERIOR

A partir de 1886, el país presenta en superficie, un panorama de progreso que presagía un futuro promisorio. La conciliación recientemente alcanzada en lo político y la riqueza acumulada en los años anteriores debido al excedente logrado en las exportaciones —entre 1875 y 1885, el saldo favorable en el comercio exterior fue de \$ 14:884.423— parecía justificar esta apariencia saludable.

Si nos atenemos a otros datos, vemos en Acevedo que la estimación de las cifras por habitante en el comercio exterior habían mostrado hasta 1885, un progreso constante en la exportación que llega a igualarlas con las de importación:

Año	Importación	Exportación
1873	\$ 46.8	\$ 36.2
1879	" 36.8	" 37.9
1885	" 43.3	" 43.3 (55)

Hasta 1884, las cifras de la matanza del saladero oriental van en ascenso, al tiempo que declinan los saladeros argentinos. Ciertamente, que la exportación del tasajo a La Habana decae sensiblemente, hasta el punto de pasar de 1:430.500 quintales en los cinco años que corren entre 1872 y 1876, a 898.870 en el quinquenio 1882-86, según cifras tomadas por Acevedo de los archivos de los corredores de tasajo Matta y Carulla. Pero es también notable el aumento que se produce en la exportación de tasajo al Brasil, que en el quinquenio 1872-76 era de 2:035.400 quintales, mientras que en 1882-86 llega a 3:204.065 <sup>(56)</sup>.

De manera que el período que se inicia con la presidencia del general Tajés, se presenta con características propicias para alentar el desborde optimista de los años próximos. El Conde Saint Foix informaba desde Montevideo en 1887, "No puede imaginarse, señor Ministro, cuán vivaz ha sido el renacer de los negocios luego de la dictadura del general Santos" <sup>(57)</sup>. El país parecía pronto para el despegue económico y entre los años 1887-1890, el Estado Oriental ensayará la experiencia que lo conducirá a la crisis.

Una serie de hechos, no obstante, permitían observar, en profundidad, un panorama de incertidumbre. En primer lugar, la retracción de las exportaciones de tasajo al Brasil por la aplicación de las medidas sanitarias pretextadas en la epidemia de cólera, dirigidas, en los hechos, a estimular la creciente industria saladeril de Río Grande. Paralelamente, y desde 1885, los tasajeros orientales habían visto resurgir la competencia del saladero argentino, que declina sus matanzas en 1887 por idénticas razones que los establecimientos uruguayos, pero retoma sus cifras a partir de 1888.

Ello no podía ser compensado —y no lo fue— por el tasajo habanero. Se imponían dos razones: una, la penetración de las carnes norteamericanas en el mercado cubano; y otra, la transformación realizada en la producción ganadera uruguaya. La cruce y el engorde, con la aparición del invernador, dirigidos a atender la creciente demanda del tasajo brasileño el último, y a la conquista del mercado europeo la primera, volvían irreversible la situación del hacendado criollo.

La matanza del establecimiento Liebig, asentado en Fray Bentos, aportaba, hacia 1885, un menguado alivio a la plétora de ganados que buscaba colocación. Pero no alcanzaba, en 1887, para aportar soluciones a un panorama sin salidas visibles, con la frontera brasileña

cerrada, el procreo en aumento y la tendencia a la baja en los productos de saladero <sup>(58)</sup>.

La coyuntura obligó una fórmula, presentada por el Poder Ejecutivo, solicitando la exención total de derechos a la exportación de productos naturales del país, como medida paliativa. Factores internos que se alinearon al lado de los ya señalados, coincidieron para agravar la situación de los hacendados. La aparición del invernador fue uno de ellos: "Comenzó a gestarse así una diferencia, fruto de la especialización económica, entre el estanciero criador (el que vendía sus ganados ya no al saladero directamente, sino al invernador) y el estanciero invernador (el que trataba con el saladero, actuando de intermediario). La división del trabajo que tal hecho —aún en gestación, pero ya real— estaba implicando, era algo totalmente nuevo en el medio rural, pues constituía un elemento que acercaba más y más la técnica de la estancia a la de la moderna economía capitalista" <sup>(59)</sup>. Estos problemas impulsaron una activa prédica de la Asociación Rural, iniciada aproximadamente hacia 1885, reclamando la adopción de medidas destinadas a atraer la industria frigorífica, de realización efectiva para los productores norteamericanos y que se ensayaba con éxito en la Argentina desde 1883.

En 1890, la Rural publicaba la conferencia leída por don Carlos Young sobre la exportación de ganado en pie. Contenía parte de los fundamentos de la propuesta para exportar bajo un sistema que preveía la construcción de instalaciones flotantes, presentada por Castro y Young al gobierno en 1889. Analizaba las eventuales causas del descenso en los precios del ganado, recorriendo todas las tesis en juego, para concluir en que la explicación residía en el exceso de ganado, que calculaba en 8 ó 9 millones de cabezas para el vacuno, estimando la existencia de ovinos en unos 20 a 22 millones <sup>(60)</sup>. Hacia también, Carlos Young, un estudio del mercado inglés, señalando que la cruce del ganado permitiría atender con firmeza sus demandas. El stock de novillos mestizos que poseía un reducido número de los estancieros que se dedicaban al cruzamiento, alcanzaba a 30.000 cabezas <sup>(61)</sup>.

Durante la discusión del proyecto, Lucas Herrera y Obes, conspicuo integrante de la Asociación Rural, que había sido saladerista durante largos años, ofrece su explicación a la crisis. La ganadería se halla en decadencia porque los factores que intervienen en la producción han aumentado al valorizarse los campos: "El tasajo brasileño tiende a dejar de

ser un estímulo para nuestros ganaderos, no porque esté en baja, sino porque no compensa el costo de producción: el novillo tiene que buscar, pues, otro mercado que pague por nuestras carnes, precios que vengan a compensar el encarecimiento de los factores de producción; y este no puede encontrarse sino en Europa: ¿cómo lo podemos encontrar?... Esta es la cuestión." (62).

Inútil era esperar que los problemas que emanaban del descenso en la exportación de tasajo, lograran una compensación por otros rubros. En el sector pecuario, el cuadro de exportación en lanas, siempre en ascenso, presenta no obstante, oscilaciones que denotan cierta inestabilidad en la demanda entre 1886 y 1889, para registrar un marcado descenso en 1890 con relación a cualquier valor del quinquenio. Arrojando, sin embargo, el promedio anual a los cinco años de referencia, la apreciable cifra de 32:675.175 quilos. Por otra parte, el ascenso de nuestras exportaciones de lana mantiene un firme progreso a partir de 1891 (63).

Son perceptibles también, otras relaciones que no conviene desatender. Si observamos el cuadro de exportación, vemos que los 21 millones 939.517 quilos que se exportan durante el descenso vertical de 1890, le produjeron al país \$ 7:865.881; vale decir, que el producto se cotizó mucho más que en 1888, cuando la exportación de 38:120.953 quilos se pagó 7 millones 587.924 pesos; e incluso que los 45 millones 433.529 quilos del año 1889, que cosecharon 9:149.492 pesos. Este incremento en los ingresos por quilo de lana exportada, saldaba el período en un significativo contraste con los bajos precios de los años anteriores. "Este rápido desenvolvimiento de la producción lanar —anotaba Acevedo— debe señalarse como un positivo progreso económico, por la fuente de riquezas que permite explotar y por las garantías de estabilidad que ofrece en un país como el nuestro, que durante larguísimo años sólo ha tenido la gran salida de la industria saladeril reducida a dos mercados de consumo que pueden imponer la ley en todo momento y provocar grandes crisis comerciales." (64). Obligada referencia a las soluciones de fuerza que impuso a la economía oriental el mercado brasileño mediante el cierre de sus fronteras, demostrando el poder del Imperio para ejercer presiones procurando, en algún momento, soluciones políticas favorables a sus designios.

Los cueros presentan un fenómeno muy singular en el período, evidenciando que los

volúmenes de exportación superaban holgadamente las cifras asignadas a la matanza y aun las estimables por mortandad de ganado. Acevedo atribuye este fenómeno inconciliable con los cálculos posibles a diversas formas de ocultación, ya de la matanza, ya del comercio de tránsito. (65) Realizado este deslinde, hay que advertir que de todos modos, la exportación de cueros se mantuvo en alza durante los años que examinamos. Debe señalarse sin embargo, que tuvo que existir declinación de los guarismos, si nos atenemos a dos hechos: la crisis de los saladeros por los problemas fronterizos iniciados en 1887 y el desarrollo, en lo interno, de industrias como la del calzado, al amparo de las medidas protectoras (66). Las medidas del 87, cerrando las aduanas brasileñas, castigan también severamente a los agricultores y molineros, ya que la fabricación de harinas, que se había desarrollado bajo las tarifas decididamente prohibitivas de la escala móvil, pronto logró un mercado para sus excedentes, en Río Grande.

En cuanto a las importaciones, una primaria connotación —por otra parte muy explicitada— señala el fuerte aumento en las cifras, que singulariza los años que corren entre 1887 y 1890. Su rasgo más significativo, es la importación de bienes de consumo, de artículos suntuarios, complemento del gusto refinado que exhibe ese Montevideo "europeizado" de los años ochenta. Y en 1888-89, la curva de las importaciones se empina más aún: "No debió ser sin duda ajeno a esto la fundación del Banco Nacional que movilizó capitales sin empleo y aceleró, en un país despoblado, el proceso de industrialización." (67).

Los bienes de producción juegan también un importante papel en este índice elevado (68); así, señala Acevedo que "los rieles se aproximan a treinta y cinco millones de quilos en el quinquenio 1886-1890" (69). En 1888, el total de rieles tendidos alcanzaba los 574 kilómetros 785 mts; en 1890, Tajés podía anunciar, al abrir el período legislativo, que el país poseía 708 kms. de líneas férreas habilitadas (70). Entre los productos que nos llegaban de los países industriales, se hallaban elementos que concurrían a consolidar nuestras estructuras, como los equipos ferroviarios, pero muchas importaciones acudían a coadyuvar el auge urbanístico, secuela de una valorización territorial que cabalgaba en la especulación, y de empresas de corte temerario que avanzaban impulsadas por la actividad desbordante de los corredores de bolsa. Sería, por ejemplo, interesante poder discernir cuántos de los tirantes

y columnas de hierro que excedieron los veinte millones de quilos de importación en el quinquenio 1886-1890, <sup>(71)</sup> fueron a sostener las fastuosas construcciones —desproporcionadas para el país de entonces—, que surgieron de la fiebre edilicia de la época.

*Desarrollo de las importaciones, exportaciones y rentas de Aduana entre 1875 y 1890*  
(1875 100) <sup>(72)</sup>

Año	Import.	Export.	Renta Aduana
1875	100	100	100
1876	103	108	115
1877	121	125	111
1878	128	138	119
1879	128	131	91
1880	157	156	87
1881	144	159	101
1882	146	174	110
1883	163	199	140
1884	197	195	156
1885	203	199	155
1886	162	188	137
1887	198	147	174
1888	237	221	178
1889	296	204	217
1890	261	229	198

Las exportaciones mantuvieron un ritmo ascendente hasta 1886. Durante este largo período, el país capitalizó un excedente a su favor en la balanza de comercio, producto de cierta inmovilidad que caracterizó a la época de Latorre en el aspecto financiero, y también del desarrollo de los negocios dentro de un marco de cierta cautela, que se visualizó durante las gestiones de gobierno de Vidal y de Santos. Las tarifas de aduana de 1881 y sus ajustes sucesivos, sirvieron de freno a las importaciones, alentando un mecanismo interno de producción de artículos imprescindibles.

Es señalable, pese a la diagnosis de Acevedo <sup>(73)</sup>, que en el período de 12 años que transcurre entre 1877 (dos años después del decreto proteccionista de Lamas) y 1889 (un año antes de la crisis), se observan en las cifras del comercio exterior, aspectos, por lo menos, alentadores. En las importaciones del período, los alimentos, bebidas, tabacos, géneros, etc., sólo llegaron a duplicarse (\$ 9:543.394 en 1877 y en 1889, \$ 20:282.884), pese al aumento de la población. Las cifras que ofrece el rubro materiales para la industria, en cambio, demuestran una triplicación: en 1877 se importa por valor de \$ 2:715.344 y en 1889 por pesos 8:677.114.

Pero la permanencia de una serie de sig-

nos desfavorables, que singularizaron la economía uruguaya de la segunda mitad del siglo pasado, preparaba el terreno para un nuevo episodio de crisis económico-financiera. En primer lugar, continuaba ascendiendo el monto de la deuda pública, que asumió proporciones inquietantes en la época de Santos. Se sucedieron, la Deuda Unificada de 1883 y las Emisiones de Deuda Consolidada primera y segunda serie, que fueron lanzadas en 1886, para enjugar el déficit resultante entre enero de 1883 y junio de 1886 <sup>(74)</sup>.

La plaza, sin embargo, parecía gozar de prosperidad, ya que el excedente de la balanza comercial acumulado en los años anteriores, volcado en ella a través de los diversos canales de la especulación, contribuyó a crear una sensación de euforia. Pero las rentas de aduana, contra la cual giraban los gobiernos orientales el peso de la deuda pública, la mayor parte de los gastos de la administración y todos los imprevistos, había aumentado tan sólo un 50% entre 1875 y 1885. Y basta observar que las rentas de aduana fueron una proporción de las rentas generales del país que no bajó nunca del 55% en el período señalado, para advertir la precariedad que conllevaban las finanzas. Sumado a esto, hay que señalar que el movimiento de entrada y salida de metálico se mostraba desfavorable a la aduana oriental.

El Uruguay, cuyas principales —casi únicas— colocaciones en el mercado europeo del que dependía estrechamente eran los productos primarios, con el agravante de que, al igual que Argentina en la misma época, no tenía posibilidades de incidir en la fijación de los precios mundiales <sup>(75)</sup>, al acumular abligaciones abría camino al peligro —que finalmente se materializó— de que el ritmo de las exportaciones quedara rezagado con respecto a las deudas con el exterior. La Deuda Unificada, que al comenzar el año 1888 se distribuía por partes aproximadamente iguales entre Montevideo y Londres, se había radicado en su mayor proporción en Inglaterra al finalizar 1890.

El comercio exterior, en suma, única puerta de entrada y salida de los recursos del país, no pudo —nunca le fue posible— solventar la crisis.

## NOTAS

1) F. A. Berra, Agustín de Vedia, Carlos M<sup>e</sup> de Pena, *Album de la República Oriental del Uruguay*, Montevideo, 1882, p. 203.

2) José Pedro Varela, *Obras pedagógicas*.

La legislación escolar, Montevideo, Clásicos uruguayos, 1964, t. I, pp. 63-64.

- 3) Berra, Vedia, de Pena, *op. cit.*, p. 203.
- 4) *Revista de la Asociación Rural*, Año III, Nº 40, agosto 1 de 1874, pp. 335-336. Memoria presentada por A. Vaillant: **Aumentar la producción.**
- 5) R. A. R., Año III, Nº 41, agosto 15 de 1874, p. 362, **La campaña y siempre la campaña.**
- 6) R. A. R., Año III, Nº 26, enero 1 de 1874 p. 14, **Derechos de Aduana.** José Pedro Varela diría unos años después, al examinar el fenómeno de aparente enriquecimiento del país: "Es esto, lo que, a nuestro juicio, sucede entre nosotros: el total de nuestra producción, desde hace algunos años, es menor que el total de nuestros consumos, pero los capitales importados del extranjero han sido mucho mayores que la diferencia entre nuestros productos y nuestros consumos, de lo que ha resultado un fenómeno, al parecer inadmisibles, de un pueblo que consume más de lo que produce y ve, sin embargo, aumentar constantemente y rápidamente la fortuna pública." En: *La legislación escolar, cit., t. I.*, p. 76.
- 7) **Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay**, año 1884.
- 8) Eduardo Acevedo, *Notas y apuntes. Contribución al estudio de la historia económica y financiera de la República Oriental del Uruguay*, Montevideo, 1903, t. I, p. 271.
- 9) *Ibid.*, p. 252.
- 10) **Anuario Estadístico, cit.**, año 1884.
- 11) E. Acevedo, *Notas, cit.*, t. II, p. 456. Cfr. Octavio Morató, **La economía del Uruguay. Historia de las crisis**, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias, 1965, p. 8.
- 12) Juan Antonio Oddone, **El principismo del setenta**, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias, 1956, p. 85.
- 13) **La Democracia**, 15 de febrero de 1874, decía el aviso: "FRANCISCO PIRIA / ¡¡El primero de marzo!! / Importantísimo remate / de terrenos en solares / en el recreo de las Piedras frente a la Estación del Ferrocarril Central del Uruguay / Los terrenos más importantes / la mejor localidad / terrenos de gran porvenir / único remate para prueba / el resto se rematará cuando llegue el gran empréstito / etc.
- 14) E. Acevedo, *Notas ... cit.*, t. I, p. 255.
- 15) H. S. Ferns, **Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX**, Buenos Aires, Hachette, 1968 cap. XII.
- 16) "Los empréstitos que hubo necesidad de emitir, eran superiores a la fuerza del erario. Al cerrar el año 1874, la Deuda Consolidada montaba a cuarenta y dos millones de pesos en números redondos, carga aplastadora para una población que no pasaba de las 450.000 almas." Cfr. E. Acevedo, *Notas ... cit.*, t. II, p. 238.
- 17) J. A. Oddone, **El principismo, cit.**, p. 86.
- 18) R. A. R., Año III, Nº 27, enero 15 de 1874, pp. 30, 31.
- 19) *Ibid.*, p. 89.
- 20) Cuaderno de Datos Estadísticos Nº XI (1879-1880), p. 57.
- 21) J. P. Barrán, B. Nahum, **Historia rural del Uruguay moderno (1851-1885)**, Montevideo, Banda Oriental, 1967, 2 vol.
- 22) Robert G. Albion, **Movimiento de capi-**

tal y transporte (el transporte marítimo británico y América Latina, 1806-1914), Buenos Aires, folleto de la Facultad de Filosofía y Letras, 1963, p. 14.

- 23) En: Juan Antonio Oddone, **Economía y sociedad en el Uruguay liberal**, Montevideo, Banda Oriental, 1967, pp. 97-106.
- 24) R. A. R., Año XIV, Nº 7, 15 de marzo de 1885, pp. 199-200 y p. 222.
- 25) "Durante el quinquenio 1875-1880, el despacho de alambre para cerco fue de cuarenta millones de kilos y se aproximó a setenta y siete millones en el quinquenio 1881-1885." E. Acevedo, *Notas, cit.*, t. II, p. 76.
- 26) "Consideraciones acerca de la ganadería, la agricultura y las industrias fabriles, en: Carlos M<sup>o</sup> de Pena, **Perspectivas económicas del Uruguay en 1882**, Facultad de Humanidades y Ciencias, Montevideo, 1965, p. 14.
- 27) Informe de Theodor von Holleben al Ministerio de Relaciones Exteriores del Imperio Alemán, Buenos Aires, 10 de octubre de 1879, en *Revista Histórica*, t. XXXVII, pp. 247-248, Montevideo, 1966.
- 28) E. Acevedo, *Notas, cit.*, t. I, p. 311.
- 29) Informe de T. von Holleben al Ministerio de Relaciones Exteriores del Imperio Alemán, 10 de octubre de 1879, *Revista Histórica, cit.*, p. 249. Señalaba: «Si bien este paso, de un severo proteccionismo aduanero a un sistema casi completamente librecambista, sería quizá para otras épocas muy eficaz, podría especialmente hacer del puerto de Montevideo un peligroso rival del de Buenos Aires; pero las medidas alcanzarán de momento lo contrario de lo que ellas pretenden. Las recaudaciones en efectivo de la aduana, en vez de aumentar irán primeramente poco a poco disminuyendo cada vez más, y así la actual confusión será aún mayor. Dada la superproducción que impera en Europa, podría naturalmente aumentarse la importación, pero con ello se crearía un nuevo mal, ya que de todos modos el mercado está saturado».
- 30) Robert Schnerb, **Libre échange et protectionisme**, Paris, P.U.F., 1963, p. 79.
- 31) R. G. Albion, *op. cit.*, p. 2.
- 32) **Boletín del Ministerio de Hacienda**, Año II, Nº 8, Montevideo, 20 de agosto de 1913, p. 236.
- 33) J. P. Barrán, B. Nahum, *op. cit.*, pp. 615-619.
- 34) Datos tomados de: **Anuario Estadístico de la Rep. O. del Uruguay**, años 1884 a 1890.
- 35) Domingo Ordoñana, **Interesantes correspondencias a la Asociación Rural del Uruguay**, Montevideo, 1887, p. 168.
- 36) Carlos M<sup>o</sup> de Pena, *op. cit.*, pp. 18-19.
- 37) Ordoñana, *op. cit.*, p. 167.
- 38) *Ibid.*, pp. 181-182.
- 39) Julio C. Rodríguez, **Los grandes negocios**, en: "Enciclopedia Uruguaya", t. III, Nº 29, p. 172.
- 40) **Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes**, t. XLII, p. 15, sesión del 17 de febrero de 1881.
- 41) *Ibid.*, t. LXXX, p. 498. Sesión del 12 de julio de 1886.
- 42) Carlos Honoré, representante por Montevideo, señalaba en ocasión de discutirse el proyecto de ley de aduana en 1881: "Es sabido

que en los últimos tiempos, después de esfuerzos inútiles para elevar la Renta de Aduana a una cifra suficiente para cubrir los gastos del Estado, han tenido, el Estado y los particulares, que pensar y preocuparse seriamente de este asunto, y tratar de ver claro en aquellas embrollas o manejos de Aduana; y han descubierto que el contrabando, que el fraude, no consistía tanto en hacer entrar —por ejemplo las mercancías ocultas y de contrabando—; que no consistía en ocultación de cantidades y en ocultación de medidas, sino que se ha visto que el gran fraude, el mayor de los fraudes, consistía justamente en las evaluaciones; puesto que sucedía que entraban muchas veces mercancías y se evaluaban a la mitad de su valor, y por consiguiente, quedaba reducida la renta de Aduana en esa parte a la mitad de lo que podría dar siendo la evaluación en precio de costo en plaza.”... “Hay... gremios enteros y que deben sernos sumamente simpáticos, como son los gremios industriales de la capital, que se quejan de que hoy día siguen los abusos en la Aduana y que entran las mercancías con valores imaginarios y no con los valores reales que deben tener. Hablo de la “Liga Industrial”, que forma parte, y que tengo entendido que se ha presentado últimamente al Ministerio de Hacienda y ha presentado una larga nómina de artículos que entran con evaluaciones imaginarias en la Aduana”... “Y efectivamente; si existen, por ejemplo, ciertos derechos de Aduana, una ley que debe cumplirse, un cierto estado de cosas en materia de hacienda y de Aduana, y fundan sobre ese estado de cosas y sobre esa ley alguna empresa, alguna especulación en la capital, o en el país, es preciso que eso no sea una farsa, sino que sea una realidad: porque sólo siendo una realidad, podrán nuestras industrias hacer un cálculo seguro para sus operaciones, para saber si les han de producir utilidades, o si deben cerrar sus fábricas.” *Diario de Sesiones, cit., t. XLI, pp. 865-866, sesión del 28 de enero de 1881.*

43) J. A. Oddone, *Economía y sociedad cit.*, p. 217.

44) *Diario de Sesiones, cit., t. LXXXIX, pp. 322-323. Sesión del 18 de noviembre de 1887.*

45) *Ibidem.*

46) J. F. Normano, *La lucha por Sud-América. Las ideologías del imperialismo*, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias, 1965.

47) Cfr. Informe de B. Saint-Chaffray al ministro de Asuntos Extranjeros de Francia, Montevideo, 23 de abril de 1892, en: *La crisis del 90 en el Uruguay*, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias, 1965, pp. 28-29.

48) *Revue Commerciale Maritime et Financière de la Chambre de Commerce Française*, Montevideo, 15 de julio de 1886.

49) Informe del conde de Saint Foix al ministro de Asuntos Extranjeros de Francia, Montevideo, 30 de junio de 1886, en: *Los intereses*

*extranjeros a comienzos de la administración Tajes*, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias, 1966, p. 2.

50) *La Razón*, Montevideo, 20 de febrero de 1889.

51) Informe del conde Saint Foix al ministro de Asuntos Extranjeros de Francia, Montevideo, 6 de abril de 1887, en: *Los intereses, cit.*, p. 12.

52) Informe de B. Saint-Chaffray al ministro de Asuntos Extranjeros de Francia, Montevideo, 22 de julio de 1890, en: *La crisis del 90, cit.*, p. 17.

53) *Revue Commerciale et Maritime*, Montevideo, 15 de julio de 1887.

54) Carlos Quijano, *La crisis del 90*, en: *Revista de Economía*, Año II, Nº 9, p. 295, Montevideo, 1949.

55) E. Acevedo, *Anales Históricos del Uruguay*, Montevideo, 1929, *cit.*, t. IV, p. 163.

56) E. Acevedo, *Notas, cit.*, t. II, pp. 14-15.

57) Informe del conde Saint Foix al ministro de Asuntos Extranjeros de Francia, Montevideo, 6 de abril de 1887, en: *Los intereses extranjeros, cit.*, p. 14.

58) *Diario de sesiones, cit.*, t. XC, pp. 266-267. Sesión del 25 de enero de 1888.

59) J. P. Barrán, B. Nahum, *op. cit.*, p. 608.

60) R. A. R., Año XIX, Nº 16, 1890, 354-363.

61) *Ibid.*, los estancieros mencionados eran: Wendelstadt, Wallur, Hughes, Bruce, Lawlor, Ricketts, Stirling, Young, Bridger, Reyles, Castellanos, Mongrell, doctor Castro y Mac-Culloch.

62) *Diario de Sesiones, cit.*, t. CX, p. 137. Sesión del 2 de setiembre de 1890.

63) Cfr. Carlos Quijano, *La crisis del 90, cit.*, en: *Revista de Economía*, Nº 10, pp. 440-441.

64) E. Acevedo, *Notas, cit.*, t. II, p. 31.

65) *Ibid.*, pp. 27-28.

66) *Ibid.*

67) Carlos Quijano, *La crisis del 90, cit.*, en: *Revista de Economía*, Nº 10, pp. 436-437.

68) *Ibid.*

69) E. Acevedo, *Notas, cit.*, t. II, p. 80.

70) Nelson Martínez Díaz, *Capitales británicos y ferrocarrilleros en el Uruguay del siglo XIX*, Montevideo, 1966, p. 15.

71) Las cifras en: E. Acevedo, *Notas, cit.*, t. II, p. 80.

72) Los números índice han sido elaborados sobre la base de las siguientes fuentes: *Cuadernos de Datos Estadísticos*, Nº XI (1879-1880); *Anuarios Estadísticos de la República Oriental del Uruguay*, que comienzan a aparecer en 1884.

73) E. Acevedo, *Notas, cit.*, t. II, pp. 154-155.

74) A este respecto, Carlos Quijano señaló la originalidad de los gobiernos uruguayos del siglo XIX, que para evitar la emisión fiduciaria “han levantado empréstitos en lugar de crear papel”. Cfr. Carlos Quijano, *La crisis, cit.*, en: “*Revista de Economía*”, Nº 9, p. 297.

75) A. G. Ford. *El patrón oro: 1880-1914*. Inglaterra y Argentina, Buenos Aires, Ed. del Instituto, 1966, p. 148.

# ESTAMPAS DE LA EPOCA DE SANTOS

## I

- Por vía de prólogo. — Lo que nos contó el viejo veterano. — Santos cuando era oficial. — Espíritu dominante, inquieto y guapo. — Era un "Protestador". — El triste fin de un mensajero. — Brochazos de su vida militar.

### POR VÍA DE PRÓLOGO

**C**ONSECUENTES con nuestros propósitos de dar a conocer a los aficionados a cuestiones históricas referencias de las distintas épocas por las cuales ha pasado este país, iniciamos hoy la publicación del trabajo que se refiere a la que le tocó actuar al capitán general don Máximo Santos.

Sin pretensiones de hacer historia y sí crónica histórica a base de justificaciones vivientes, para esparcimiento de nuestros lectores y para que los escritores de mañana puedan contar con un caudal mayor de documentación, hemos recogido fielmente el testimonio de testigos y actores en los acontecimientos que narraremos a continuación, muchos de los cuales son desconocidos del público.

Se trata pues, de episodios que hemos recogido de viejos conocidos y que por la modestia de este trabajo damos sin orden cronológico y en forma algo desaliñada si se quiere.

Pequeños girones de aquella vida de agita-

ciones que hemos trasladado al papel a pluma ligera, aunque, —volvemos a afirmarlo— haciéndonos intérpretes fieles de todo cuanto se nos ha dicho, hablan ellos elocuentemente de hombres que han pasado a la historia y de la época en que a los mismos les tocó actuar.

Nosotros no emitimos juicio respecto a este pasado que hemos recogido sin prevenciones de ningún género para nadie; y en manera muy especial para el capitán general don Máximo Santos, figura principal de estas narraciones y fruto de aquella época.

La documentación que legamos hoy a los historiadores de mañana, servirá de pilares para el puente que unirá el pasado con el futuro; y serán aquellos quienes con absoluto desapasionamiento habrán de discernir con toda equidad los grados de responsabilidad y de merecimiento que en cada caso pueda tocar a nuestro principal biografiado el capitán general don Máximo Santos.

Y dada esta sucinta explicación pasemos a oír a los viejos actores de aquellos días que se alejar

### CON DON RAMÓN COSTA

Don Ramón Costa, que en el Quebracho fue 2º jefe del batallón revolucionario mandado por Octavio Ramírez, es otro viejo amigo que inició sus servicios militares durante la guerra de Aparicio, en la escolta del ejército del general Borges, unidad que mandaba el

mayor don José María González y del cual era ayudante nuestro informante.

Después de haber actuado en el hecho de armas de que nos habla la historia con la denominación de "Severino", pasó a prestar servicios en el batallón Sosa, del cual Máximo Santos era capitán.

El futuro mandatario era por entonces, casi analfabeto, y no se preocupó del mejoramiento de sus condiciones intelectuales, hasta que obtuvo el grado de "sargento mayor", al finalizar la guerra de Timoteo Aparicio. Y de su inteligencia innata nos hablan elocuentemente su carrera militar, que llegó más allá del escalafón pues para él, solamente, el Parlamento sancionó una ley nombrándolo Capitán General de Mar y Tierra; su conversación, que producía la impresión en quien lo oyera y que no lo conociera a fondo, de que se trataba de un hombre de conocimientos generales y de amplia cultura; sus gustos exquisitos y hasta su misma letra de excelente caligrafía, aunque la ortografía dejara algo que desear.

## SIEMPRE FUE DOMINANTE

Santos, desde oficial subalterno fue un espíritu revoltoso, inquieto, alocado, en una palabra; y guapo sobre todo.

Siendo capitán del batallón Sosa, nos ha afirmado el señor Costa, dominaba a su jefe, el mayor Prado y a todos los oficiales, por cuya razón el general don Gregorio Suárez sustituyó a aquel por el comandante don Eugenio D. Fonda, quien en la batalla de Severino mandó en forma brillante la división Canelones. Tal designación no fue del agrado de Santos, quien exigió a nuestro informante Costa, entonces alférez y hombre de educación esmerada, que redactara un escrito reclamando ante la superioridad de tal nombramiento y pidiendo que quedara el señor Prado al frente de la unidad.

El alférez Costa, de espíritu reposado y que por su preparación intelectual era perfecto conocedor del alcance moral y militar de la protesta, se opuso enérgicamente a servir de instrumento en tal emergencia, argumentando para ello que lo que Santos pretendía hacer, no importaba otra cosa que un acto de abierta indisciplina.

Y fueron inútiles los ruegos y las imposiciones de Santos para lograr su propósito, porque Costa permaneció irreductible, razón por la cual, aquel, con otro oficial de su mismo alcance intelectual redactaron penosamente y en mala forma el escrito de la referencia, que habría de provocar el enojo del general Suárez,

quien al iniciar la lectura no pudo menos que exclamar:

—¡Que den gracias esos señores oficiales a que Aparicio está sitiando Montevideo, porque si no, les hacía pegar cuatro tiros!

—Díganos una cosa, señor Costa: ¿Y cuándo fue que ocurrió tal episodio?

—Antes de la batalla del Sauce.

Casi estaría demás decir que la situación del alférez Costa en la unidad, resultaría a éste después de su actitud, un tanto incómoda, por cuya razón pasó a prestar servicios como ayudante y secretario del general Borges, hasta después de la batalla del Sauce, formando en el cuadro de oficiales del batallón Pacheco.

## OTRA VEZ DESCONTENTO

Durante la guerra de Aparicio, las fuerzas gubernistas se encontraban divididas en cuatro ejércitos, que mandaban respectivamente los generales Suárez, Borges, Enrique Castro y el ministro de Guerra coronel Ordóñez.

Santos, que servía en el del general Castro, fue preso y sumariado en noviembre del 71, después de la retirada del Cordobés, como consecuencia de una carta que escribiera a su señor padre don Joaquín Santos, en la que pedía a éste que, entrevistándose con el general Suárez, —de quien era aquel muy amigo— y que se encontraba con su ejército en Las Piedras, le hiciera presente que algunos servidores como él y otros compañeros, estaban descontentos, porque no ascendían dentro de las filas del general Castro, por lo cual solicitaban por su intermedio y siempre que estuviera conforme el jefe superior de las cuatro unidades, que se les permitiera pasar a servir bajo sus inmediatas órdenes.

## TRISTE FIN DE UN MENSAJERO

El portador de la carta a que nos referimos fue un oficial, también de las filas del general Castro, de apellido Aguilar, hábil guitarrista, quien al llegar a casa de un vecino de Solís, fue muerto de un balazo en circunstancias que, de noche, se aproximaba a los ranchos. Y quiso el destino, que la bala, traspasando la carta que el oficial llevaba en el bolsillo interior de su casaquilla, quedara no solamente agujereada sino que también con un gran manchón de sangre.

Y bien; esa carta, al ser encontrada en las ropas del infortunado oficial, fue remitida después al general Castro, quien mandó instruir un sumario a los quejosos, encargándose de tal misión al comandante Pereda como juez y al

ya teniente Ramón Costa como secretario, que eran dentro del ejército los hombres mejor capacitados para la práctica de estas diligencias.

## RESULTADOS DE UN SUMARIO

Terminada la instrucción del sumario —nos dijo el señor Costa— se arribó a la conclusión de que el capitán Santos era reo del delito de insubordinación y murmuración pidiendo el comandante Pereda a la superioridad, que aquel fuera sometido a un Consejo de Guerra; pero Castro, que en el fondo apreciaba al procesado por su guapeza e incluso por su espíritu turbulento, mandó sobreseer la causa, disponiendo a la vez que el coronel don Gregorio Castro, jefe de Estado Mayor, propusiera al capitán graduado don Máximo Santos para el empleo de sargento mayor graduado, a pesar de que en realidad, sólo ostentaba el grado de alférez de línea. Aducía el general Castro para justificar su conducta un tanto contradictoria, que el ascenso era justísimo por cuanto Santos se había desempeñado en todos los casos, valientemente.

Como complemento de su fallo, dispuso el general la inmediata libertad del procesado y que volviera a ponerse al frente de su compañía.

Y con el grado de sargento mayor lo sorprendió el motín del 15 de enero del 75, cuando Latorre le dijo:

—“Che Máximo, andá pronto a formar un batallón...”

## II

- El motín del 75. — “Che Máximo, andá pronto a formar un batallón”. — Y surgió el célebre 5º de Cazadores. — Cómo hizo carrera Santos. — Una “farrá” en Canelones. — Santos y Carbajal. — El por qué de un indulto. — Las fieras del 5º — “Oscar” y “Amanda”. — Los tigres. — Fantasía popular. — Analfabeto pero bueno. — ¡Se me ha juído una letra, campiamelá! — Osvaldo Cervetti

## ANTICIPÁNDOSE AL DECRETO

La historia de la fundación del celeberrimo batallón 5º de Cazadores de las sombrías épocas de Latorre y de Santos, se remonta al 15 de enero de 1875, en momentos en que el presidente Ellauri, ya depuesto de su alta investidura por el motín estallado ese mismo

día, buscaba su salvación a bordo de un barco de guerra brasileño, surto en nuestro puerto.

Mientras se hacía el enjuague político entre Varela y Latorre, para que quedara el primero como que hiciera las veces de gobernante, Latorre, que era el verdadero dueño de la situación, resolvió a las diez de la mañana y cuando todavía no había en la capital más representante de la “autoridad constituida” que las bayonetas de las tropas de línea acampadas desde el amanecer en la Plaza Matriz, la formación de una nueva unidad militar, el 5º de Cazadores.

—Che Máximo, —dijo a Santos, el futuro dictador—, andá pronto a formar un batallón.

Y Santos, entonces sargento mayor graduado y que para estas cosas no se andaba con paños tibios, se apresuró a cumplir el mandato.

Cuando a las tres de la tarde de ese mismo día se firmaba el respectivo decreto, Santos ya tenía como su segundo jefe, al entonces capitán don Máximo Tajés y el plantel del cuadro de oficiales representado momentáneamente por los señores Carlos Morador y Otero, hoy coronel, Casimiro Ponce, Valentin y Eusebio Ramírez, el hoy coronel Julio Romero, guerrero del Paraguay, Adolfo Brancar y el doctor Buenaventura Rus, íntimo amigo de Santos, como así también unos diez o doce soldados, todos los cuales se instalaron en el local que más tarde sería el Taller de Adoquines de la calle Yi y del cual nos hemos ocupado ya con lujo de detalles, en “Recuerdos y Crónicas de Año...”

El primer armamento de que se dispuso fue de fusiles sistema “Menier”, de cargar por la boca, los cuales se sustituyeron por Remingtons, dos meses después.

Al otro día de formado el 5º que, al finalizar la “Guerra de Tricolor” habría de contar con mil doscientas plazas y treinta y cinco oficiales, recibía la incorporación de los hermanos Escobar, a quienes acompañaban dieciocho o veinte hombres reclutados en la Villa de la Unión

## CÓMO HIZO CARRERA SANTOS

Pero, antes de pasar adelante, conviene hacer breve paréntesis para relatar sucintamente aunque sea, cómo hizo su carrera el general Santos, quien, después de haber sido carretillero primero y después propietario o encargada de un tropa de carretillas, entró a prestar servicios en calidad de alférez en la escolta del general don José Gregorio Suárez.

En uno de esos intervalos de paz que dejaban en pequeños claros las frecuentes revo-

luciones que azotaban al país, Santos pasó a desempeñar las funciones de comisario del pueblo de Canelones, en donde, cierta noche que se celebraba una fiesta íntima en casa de unos suizos llamados Gabriel y Pedro Melide, penetró al local con algunos amigos, casi todos los cuales se encontraban achispados por las frecuentes libaciones alcohólicas que habían hecho en una noche de jarana.

La conducta que observó Santos, bastante molesta para los dueños de casa e invitados, dio lugar a que los hermanos Melide pidieran buenamente a aquel, que los dejara en paz; y como las gestiones, en vez de calmar al alegre comisario, lo estimularan para cometer mayores excesos, entonces los suizos recurrieron a la fuerza; y tomando al representante de la autoridad por los brazos trataron de echarlo fuera del local.

Santos, como es de imaginarse, y de palabra de la presión que sobre su persona efectuaban los Melide, hombres fuertes, quienes por otra parte, limitaban su acción a sacar al intruso de su casa sin ocasionarle daño, no solamente porque eran hombres buenos, sino que también porque por aquellos días, el látigo de un comisario o la espada de un militarote cualquiera, eran lo suficiente para imponer respeto al más osado.

—¡Gringos, hijos de una tal por cual! ¡Suéltlenme que los voy a quemar a balazos!... —gritaba Santos debatiéndose en sobrehumanos esfuerzos para librarse de los brazos que lo aprisionaban; y cuando ya en el zaguán los dueños de casa lo dejaron en libertad de acción, sonó un disparo de arma de fuego, cuyo proyectil fue a herir a Pedro Melide, quien al ocupar Santos la presidencia juzgó oportuno volverse a Suiza en donde falleció hace un par de años.

Hacemos gracia al lector de la impresión que habrá causado en el ánimo de los concurrentes a la fiesta, el resultado final de la incidencia, provocada nada menos que por el representante del orden público; pero sí debemos decir, que Santos aconsejado por alguien y temiendo tal vez que una posible reclamación diplomática, o la justicia misma, pudiera traerle malas consecuencias, huyó esa misma noche de Canelones para buscar asilo en uno de los cuerpos de línea de guarnición en Montevideo.

Como recuerdo de este episodio existe todavía en una puerta de la finca, la señal en donde se incrustó la bala.

Y de este hecho delictuoso, precisamente, es que arranca la rápida carrera militar y política del más tarde capitán general don Máximo Santos.

Entonces, un cuartel era un feudo inexpugnable para la justicia. Oficial o soldado que buscara la salvación dentro de los muros de un cuartel o de las filas de un regimiento, podía estar seguro de que no habría juez con poder bastante para alojarlo en una cárcel. Y Santos, mozo ladino, cansado tal vez de la vida pueblera que llevaba en Canelones, aprovechó la oportunidad que se le ofrecía, para buscar horizontes más amplios aunque más nebulosos en la vida metropolitana, en donde siempre se habría camino el más audaz y el más valiente.

Santos, —honrado es reconocerlo—, reunía esas dos condiciones, no obstante el balazo dado a mansalva a Melide, porque hay que reconocer como causa atenuante su espíritu alocado y el estado de embriaguez en que se encontraba. Y ese episodio desgraciado, lo colocó en el camino del triunfo.

## SANTOS Y CARBAJAL

Muchos de nuestros lectores recordarán, sin duda alguna, al célebre Carbajal quien, luego de haber asesinado para robarlo, al joven Bentancour, nos abocó a un conflicto internacional con Italia, por haber complicado con tanta injusticia como perversidad en su crimen a Volpi y Patrone, súbditos de aquel país que fueron bárbaramente martirizados en los calabozos del Cabildo, con el fin de arrancarles la confesión de un delito que no habían cometido.

Y bien, cuando se libró la batalla del Sauce el 25 de diciembre de 1870, Santos, que era capitán del batallón Sosa, tuvo la mala suerte de que en un entrevero con los contrarios le mataran el caballo que montaba, que tanto así, en una situación bastante apremiante para su suerte; pero sucedió que Carbajal, oficial de la escolta del general Suárez, arrimándose su caballo para sacarlo del apremio en que se encontraba, le gritó:

—¡Monte en ancas, capitán, que si no achuran!...

Así escapó Santos de que lo hubieran muerto las fuerzas enemigas.

Y cuando Carbajal, tras el largo y ruidoso proceso que se le siguió fue condenado a muerte, Santos, a pesar de las barrabasadas que le hizo hacer la conducta canalla de aquel asesino, le conmutó la pena por la de prisión.

Alguien dijo por entonces, que Santos pagaba así su deuda de gratitud para con Carbajal.

En pocos días, este batallón llegó a ser más numeroso, obligando su rápido crecimiento al cambio de local, que ya resultaba demasiado reducido, instalándose entonces en

que fuera casi ruinas del Cuartel de Dragones, de la época del coloniaje (hoy Escuela Naval). De allí, y buscando siempre mayores comodidades, pasó a ocupar el local que fuera destinado anteriormente a Parque Nacional (Vázquez y Paysandú). Nuevamente, las necesidades de mayor capacidad impusieron el nuevo traslado a un barracón de la calle Patagones y Washington, para quedar finalmente instalado en su nuevo cuartel, de la calle Agraciada, arreglado expresamente y dentro del mismo perímetro que ocupaba el antiguo de Bastarrica, finca que, por su estado ruinoso, fue demolida para levantarse el edificio que hoy todos conocemos.

Este batallón, que fue disuelto durante el gobierno de Tajés en la forma que comentaremos más adelante ha pasado a la historia con una serie de crímenes espeluznantes.

Por aquellos días se hablaba de las fieras que, enjauladas y hambrientas, se despachaban a los presos políticos o a milicos insubordinados de los cuales Latorre y Santos querían deshacerse.

## "OSCAR" Y "AMANDA"

Las primeras fieras de que dispuso el 5º de Cazadores fueron dos pumas, macho y hembra, —el puma se conoce también con el nombre de león americano—, regalados a Santos por el entonces capitán del puerto, coronel Courtin, el célebre jefe de la barca "Puig", y bautizados con los nombres de "Oscar" y "Amanda".

Tan mansos eran estos bichos que, obedeciendo por sus nombres andaban en completa libertad por la plaza de armas, por las cuadras y por los cuartos de los oficiales.

Por sus hábitos, más parecían perros juguetones, que animales de instintos salvajes; y no era cosa del otro mundo tampoco que los transeúntes, desde la calle Agraciada, los vieran asomados al largo balcón, contemplando el tráfico.

Nos cuenta un distinguido jefe que fue oficial del 5º, que más de una vez en noches de invierno, encontrándose durmiendo despertó sobresaltado, oprimido por un gran peso, porque "Oscar" o "Amanda", cuando no los dos, buscando abrigo, se echaban encima de las camas de los oficiales.

—¿Pero, esos animales, en ningún momento ofrecían peligro?

—¡Qué esperanza! ¡No le digo que eran más juguetones que los perros...! ¿Sabe usted cuándo había que encerrarlos?

—¿Cuándo?

—Cuando llegaba el carro de la basura, porque a la muy taimada pareja se le ocurría saltar encima de los animales que tiraban del carro...

—¿No ve?

—No; pero no era por lo que usted se imagina, sino que para jugar a manotones con las orejas de las mulas, como lo hacen los gatos cuando se divierten a costa de los ratones que atrapan. Y es natural; ese esparcimiento del casal de pumas provocaba el terror de las bestias, a las cuales costaba no poco trabajo dominar después.

## APARECEN LOS TIGRES

—¿Pero no hubo tigres en el 5º?

—Sí, señor; los hubo también; pero más tarde. Eran tres muy bravos y un gran gato montés; pero estos bichos estuvieron siempre enjaulados.

—¿Alguna vez echaron algún preso dentro de las jaulas?

—Eso es una leyenda. Yo nunca vi echar a nadie...

Lo único que se arrojó a los tigres, fueron perros vivos; y eso eran "gracias" de algunos oficiales.

—¿De oficiales!

—Sí señor, de oficiales. Es necesario que tenga usted en cuenta, que de toda la corporación, solamente cuatro o cinco no éramos analfabetos. Por aquellos días, la oficialidad no se distinguía, por regla general, por su cultura ni por sus buenas inclinaciones. Para ser un "oficial de ley", como se decía, había que ser jugador, peleador, amigo del trago, mujeriego con insolente ostentación y no andarse con chicas en ese detalle de la vida que se llama sentimentalismo. Hasta dónde llegaría la cosa, que había oficiales que se ofrecían al amo para dar un par de tiros a cualquier prójimo que molestara, o quitarlo sencillamente del medio, "cosiéndolo a puñaladas"...! ¡Oh, amigo, prosiguió diciéndonos el informante, hoy un oficial es prenda de honor, de dignidad!... ¡Qué tiempos duros aquellos para la gente decente!

Después, el segundo jefe, capitán Máximo Tajés, pasaba en igual carácter al 3º de la misma arma que mandaba el comandante Joaquín Santos, siendo llenada aquella vacante con el comandante don Desiderio Arenas, un buen criollo.

## ANALFABETO, PERO BUENO

El nuevo segundo jefe, comandante don Desiderio Arenas, el 5º, era un buen hombre en

la acepción más amplia de la palabra, inteligente, con esa viveza ingénita del paisano. Aunque analfabeto, poseía un gran espíritu militar, y era en verdad un apasionado de la carrera. Tan grande era su afán por ilustrarse en las artes de la guerra, que para conseguirlo se hacía leer todas las mañanas, ocho o diez páginas de la "Táctica de Pereda". Después de dormir una buena siesta, el comandante Arenas invitaba al oficial que le hubiera leído y le repetía al pie de la letra lo que oyera horas antes. Sabía interpretar con tan buen criterio la teoría de la táctica, que a la tarde, llevaba al batallón hasta el polígono o a la plaza de armas del cuartel en donde le hacía evolucionar prácticamente con impecable precisión y sin vacilaciones todos los movimientos que interpretara con la lectura que le hacían sus oficiales.

### ¡SE ME HA "JUIDO" UNA LETRA!

Para firmar, el comandante Arenas llevaba siempre en su cartera una tarjeta con su nombre y apellido; y cuando tenía que estampar su firma, copiaba de aquélla. Pero había veces que padecía de alguna equivocación; y entonces llamaba a un oficial al que decía el siguiente estribillo:

—Che, vení que se me ha juído una letra y no sé cuala es. Campeámela vos, que sos lerdo. Conviene subrayar que por aquella época los jefes tuteaban a sus oficiales.

Dotado de un gran corazón, si reprimía a un oficial, pasado el primer momento de encono, le daba sanos consejos.

Cuando el combate de la Unión cayó prisionero del vasco Bastarrica a quien guardaba gran estimación por la forma como lo trató durante su cautiverio recordándolo siempre con gran cariño e imitándolo en su manera de hablar arresada, cuando hacía cuentos que se refirieran a aquel caudillo de los blancos.

El comandante don Desidero Arenas murió desempeñando el cargo de segundo jefe; y su deceso, como es lógico suponerlo, causó verdadero duelo en el cuartel.

### OSVALDO CERVETTI

El señor Osvaldo Cervetti, sindicado como persona desafecta a la situación y hasta de peligro para la misma, estuvo preso en los calabozos del 5º sin que nadie, ni los mismos oficiales conocieran su verdadera identidad; y se le dio por compañero de infortunio, al entonces alférez Schelenberg, más conocido por Chilaber, porque se le desnaturalizaba el apellido alemán

al pronunciarlo, a quien se le dijo que el nuevo preso se llamaba Juan Pérez.

Ya nos imaginamos al lector pensando que Cervetti descubriría al compañero su verdadera personalidad; pero es el caso que no obstante encontrarse ambos en el mismo calabozo se les colocaba lo suficientemente distanciados para que no pudieran comunicarse; y aparte de eso, cada uno de los mismos, tenía constantemente un centinela de vista con severísimas instrucciones para el caso de que aquellos pretendieran violar la consigna.

Y como entonces no se jugaba, cualquier intento de conversación habría servido de pretexto para ultimarlos de inmediato. Lo sabían muy bien Cervetti y Schelenberg; y por ello se cuidaban hasta de evitar que se cruzaran sus miradas.

—Pero ustedes los oficiales, —inquirimos de nuestro informante— tendrían por fuerza que saber quiénes eran los presos.

—Sí; de Schelenberg sabíamos porque de eso no se hacía misterio; pero de Cervetti no sabíamos otra cosa que era "un preso" o Juan Pérez. Naturalmente, después se empezó a murmurar en la ciudad que Cervetti se encontraba preso en el 5º y un amigo íntimo mío hubo de preguntarme confidencialmente si la versión era exacta; a lo que yo contesté lo que sabía al respecto: que el preso era Juan Pérez y que por tal nombre se le llamaba en el cuartel.

Más tarde se pretendió que Schelenberg asesinara a Cervetti dentro del mismo calabozo, a lo que se opuso decididamente éste, ofreciéndose en cambio para expatriarlo, ya que a él se le acordaba la libertad como premio. Latorre se avino a la fórmula del destierro; y una buena mañana, Schelenberg y Cervetti ascendían al tren en la vieja estación Central para dirigirse a Florida, punto terminal de la vía. De allí se trasladarían en diligencia hasta el pueblito Artigas, hoy Río Branco, desde donde pasarían al Brasil. En la diligencia se encontraron con el hoy coronel Héctor Vázquez, entonces alférez, quien al pretender saludar a su compañero de armas Schelenberg, fue prevenido por una seña de éste de que se hiciera el desconocido. Y cuando el mismo Vázquez llegó a Artigas, fue requerido por el coronel Ángel Farías jefe del 3º de caballería, para que le dijera qué personas conocidas venían en la diligencia procedentes de Montevideo, a lo que respondió que no conocía a ninguna.

Hecho público más tarde en el pueblo de que habían pasado por allí Cervetti y Schelenberg, el mismo Farías reprochó al alférez Vázquez su reserva, a lo que éste contestó que él no era delator de nadie.

Con esta descripción que hacemos, pretendemos llevar al ánimo de nuestros lectores, las reservas que imponían las circunstancias. Por aquellos días había que ver, oír y callar si uno no quería verse expuesto a pasar muy malos ratos.

### III

- El asesinato de Mayada — Cómo se sacó el cadáver del cuartel — Castigos de la época — No hay deuda que no se pague — Cómo el teniente Cámpora vengó un agravio — La disolución del 5º y el día de Inocentes. La verdad de lo ocurrido — Otras medidas contra el "santismo" — Júbilo popular.

## EL ASESINATO DE MAYADA

**C**ierta tarde que el batallón se encontraba en la Plaza de Armas efectuando ejercicios y que las bandas lisa y de música ensababan frente mismo al calabozo en donde era alojado Mayada, un sargento, cumpliendo órdenes superiores, penetró al calabozo y allí asesinó al son de los acordes musicales al infeliz prisionero; y después, saliendo como si tal cosa del local, cuya puerta volvió a cerrar, volvió como si no hubiera acabado de ser actor en tan sangriento drama.

El infame hecho pasó inadvertido para la mayor parte de los oficiales; pues el asesinato se ejecutó con la mayor cautela, de cuatro a cinco de la tarde; pero entre las 9 y las 10 de la noche salía del cuartel un coupé dentro del cual iba como pasajero el cadáver de Mayada, que fue arrojado al río para aparecer después en la costa sur —playa Santana— donde fue identificado por don Enrique del Pino.

La salida de la fúnebre carga fue presenciada por algunos oficiales y por el jefe y segundo jefe del cuerpo, comandante Máximo Santos y Esteban Martínez respectivamente.

Algunos oficiales, entre los que se encontraban Morales y Otero, Schelenberg, que de vuelta del Brasil había reiniciado su carrera militar, y Videla y Gelbes, no queriendo solidarizarse con su permanencia en la unidad, con el crimen, solicitaron la separación del cuerpo a cuya petición Latorre no solamente no quiso dar trámite, sino que hizo comprender a los renunciantes que les convenía proseguir prestando sus servicios militares en la unidad, a menos que prefirieran ir a pasar una temporada a la isla de Flores, o a otro lado peor.

Y naturalmente hubieron de continuar en el 5º.

## CASTIGOS DE LA ÉPOCA

Los castigos que se imponían en los cuarteles, eran sencillamente espantosos, pudiendo contarse entre los más benignos, los de los quinientos azotes y el cepo colombiano.

Cuando se aplicaban en pleno día las formidables palizas a los pobres soldados que habían cometido alguna falta o que reclamaban su libertad porque se les obligaba a servir por la fuerza, se hacía salir a la plaza de armas a la banda de música y a la lisa, para que en forma ininterrumpida y alternadamente hicieran oír sus sonos, mientras tres o cuatro cabos aplicaban, provistos de varas de membrillo, a la víctima elegida y a toda fuerza, golpe tras golpe, hasta dejarle las nalgas convertidas en picadillo.

¡Y pobre del milico que, apiadado en su rol obligado de verdugo, no descargara con todo vigor la vara, porque entonces a él le tocaba también compartir el suplicio!...

Terminado el castigo, se embadurnaba con un hisopo de trapo empapado en salmuera las heridas del castigado, el cual era arrojado a un calabozo; y en algunas ocasiones no se transportó otra cosa que un cadáver...

Otras veces el jefe se sentaba al lado de la Mayoría y ordenaba:

—Bueno; a ese cachafaz métanle leña hasta que yo termine de fumar este habano —al que debía apagar intencionalmente y con toda tranquilidad para volverlo a encender y dilatar así aún más, el feroz castigo.

Cierta vez que un pobre asistente rompió un adminículo de loza de esos de poner debajo de la cama, se le impuso como castigo un plantón que se prolongó por más de cuarenta y ocho horas con centinela de vista y con el brazo extendido en forma horizontal, sosteniendo con la diestra el asa del recipiente...

## NO HAY DEUDA QUE NO SE PAGUE

Al coronel don Nicasio Torres, hombre de honor y de probidad bien reconocida, le oímos contar en cierta ocasión que en un cuartel había un oficial apellidado Cámpora, el cual tuvo la mala suerte de caer en desgracia y ser degradado sin ninguna fórmula de proceso. Santos, que ya era presidente de la república y que presenció la ceremonia de la injusta degradación, consumado el hecho se aproximó a aquel hombre indefenso y tomándolo a golpes de puño, lo derribó al suelo en donde, con los tacos de sus botas militares, le estropeó la cara en forma tal, que, para disimular los grandes costurones que para toda su vida dejaron las heridas, Cámpora optó por dejarse crecer la barba.

Quando Santos, ya desterrado y herido también en la cara por el balazo de Ortiz, viajaba en uno de los ferrocarriles de la República Argentina, al pedirle el boleto por el guarda del tren, le dijo éste:

—¿No me conoce, general?

—No, señor: no tengo ese gusto...

—Fíjese bien general. ¿No me recuerda?

—En verdad que no me acuerdo...

—Soy Cámpora, rugió furioso el guarda, a la vez que descargaba sobre el rostro herido del ex mandatario varios golpes de puño. ¿Me reconoce ahora, canalla?

Cámpora, obtenida su liberación, desapareció como por encanto de Montevideo y contadísimas eran las personas que sabían que ese hombre tan brutalmente ultrajado se había empleado como guarda de tren en un ferrocarril argentino para ganarse honradamente la vida.

La intervención de otro pasajero impidió que aquellos dos hombres pudieran pasar a cosas mayores.

## CÓMO SE DISOLVIÓ EL 5°

El 5° de Cazadores siempre fue el batallón preferido de Santos, el batallón "mimoso": y tanto sus jefes como los oficiales y tropas, gozaban de no pocas prerrogativas.

El milicaje cuando salía franco, antes de hacer sus recorridas por las calles de la ciudad, se instalaba en la acera de la calle Cuareim entre 18 de Julio y Colonia frente al palacio de Santos, a la espera de que éste les mandara distribuir, cuando no lo hacía él personalmente, una buena cantidad de pesos que al empezar a escasear en los insaciables bolsillos del general, bastaba una orden verbal de éste a uno de sus hombres de confianza:

—Che: andate hasta la Aduana y que te entreguen tantos miles de pesos...

Y las oficinas de la Aduana proveían sin otro requisito que el de la firma de quien recibiera la suma.

El 5° era así, fiel a Santos. Y cuando las circunstancias impusieron a éste la presentación de su renuncia de la primera magistratura y su alejamiento del país, toda la opinión pública clamaba por la disolución de ese cuerpo de línea, argumentándose que él respondería toda la vida al ex mandatario.

Y Tajés, que honestamente se había puesto al servicio del pueblo, al mes de haberse hecho cargo de la presidencia de la república, dio el golpe de gracia al santismo con una serie de medidas que le valieron el aplauso de los habitantes de la república.

A la una de la mañana del 28 de diciembre

de 1886 se presentaron al Cuartel del 5° de Cazadores el ministro de la Guerra, don Pedro de León, acompañado del jefe del 3° de Cazadores, coronel don Salvador Tajés y del tercer jefe del Regimiento de Artillería sargento mayor Pereyra y Rocha, encontrándose allí al coronel Abreu, quien después de haber conferenciado brevemente con aquéllos, llamó a los oficiales para ordenarles sacaran para la plaza de armas con el mayor silencio y con toda urgencia a la tropa.

Formado el batallón, sin armas y sin darse ninguna clase de explicaciones hacia dónde se dirigirían, abandonaron el cuartel marchando por Ibicuy (hoy Rondeau) hasta Mercedes, para llegar al cuartel de Artillería de la Plaza de Artola. Allí se les sacó los tres oficiales y el comandante de guardia, los únicos que se encontraban en el cuartel, quienes fueron invitados a pasar a la Mayoría en donde se encontraba ya el presidente, general don Máximo Tajés, acompañado de sus ministros doctores Herrera y Obes y Mendilaharsu, del coronel de León y varios jefes que le eran adictos. Los soldados fueron distribuidos en diversos escuadrones de la artillería, con centinelas de vista.

A las tres de la madrugada se hizo comparecer al 2° jefe del 5°, sargento mayor don Ceferino Martínez y al resto de la oficialidad que se encontraba franca o con licencia; y cuando estuvieron todos reunidos, el ministro de la Guerra, coronel de León, les espetó una brevísima arenga concebida en estos términos:

"Señores jefes y oficiales:

"El gobierno, en vista de telegramas habidos que lo hacen aparecer como que no manda y que depende del general Santos, ha resuelto disolver el 5° de Cazadores para demostrar así que sólo él manda."

A lo que el 2° jefe mayor Martínez contestó: "Señor ministro:

"Yo soy soldado: y como tal no he hecho otra cosa que acatar las órdenes de mis superiores, así como lo han hecho los demás oficiales de mi batallón."

Momentos después y ya liquidado el 5° de Cazadores, los oficiales fueron puestos en libertad.

## VERSIÓN INEXACTA

Con respecto a la forma de cómo fue disuelto el batallón que nos ocupa en este trabajo histórico que contiene muchas referencias absolutamente inéditas, la versión más corriente es la que dice que con el fin de evitar una posible sublevación de la unidad, se avisó que había estallado un incendio y que debía salir, como era de práctica hacerlo —sin armas—, para oficial

de bomberos en el acarreo de baldes de agua que era así como se combatía esa clase de siniestros; y que en seguida que salió la tropa en tales condiciones fue ocupado el cuartel por fuerzas del 3º de Cazadores que mandaba el entonces coronel don Salvador Tajés, más tarde general.

Lo único que hay de cierto en esa versión es que una vez que salieron los 485 soldados que constituían la unidad, tomó posesión del cuartel una compañía del 3º de Cazadores mandada por el mayor de Pérez y que había llegado a aquellas inmediaciones con todo sigilo.

## OTRAS MEDIDAS ADOPTADAS

En esa misma madrugada del 28 de diciembre de 1886, —día de Inocentes, por más señas— fue destituido del cargo de Jefe Político y de Policía del departamento de la capital, —tal era su designación— el coronel don Zenón de Tezanos, (hoy general), siendo sustituido por el coronel don Salvador Tajés, que hasta ese momento ocupaba la jefatura del 3º de Cazadores.

La escolta presidencial que mandaba el coronel Ángel Casalla fue enviada sin armas, a las dos de la madrugada, al cuartel de Artillería en donde le pasó esa noche el general Tajés, adoptando las medidas que damos en forma asintética.

El jefe de serenos, coronel José Gómez, fue separado de su cargo y sustituido por el coronel don Rosendo Sosa.

Igual suerte corrió también el comandante general de Marina.

## EL JÚBILO POPULAR

Toda la prensa de la capital largó boletines anunciando al pueblo que se iniciaba una era de verdadera democracia y el abatimiento del poderío de militarotes que se habían enseñoreado de los destinos del país; y el pueblo, al conocer las medidas de seguridad adoptadas por el general Tajés, exteriorizó su regocijo en múltiples manifestaciones prestigiadas por los hombres más distinguidos, entre los cuales figuraban grandes banquetes a los que eran invitados el nuevo mandatario y sus ministros.

## LAS CAUSAS DE LAS MEDIDAS

El elemento santista, que se había dado exacta cuenta de que la situación evolucionaba rápidamente en forma contraria a sus intereses, empezó a agitarse para buscar la mejor manera de conservar el poderío que se les escurría de las manos; y fue así como empezaron los conciliábulos en casa del coronel Joaquín Santos,

hermano de Máximo, a cuyas reuniones asistía el coronel Casalla, que como lo hemos dicho era el jefe de la escolta presidencial, y otros jefes de notoria filiación santista.

En uno de esos cónclaves se acordó en primer término que durante una recepción que Tajés daría en su casa, el coronel Casalla se apoderaría de aquél y de todos los que se encontraran en ese acto, en cuya oportunidad las unidades militares que permanecían fieles a Santos ocuparían por la persuasión o por la fuerza, los cuarteles que respondían al nuevo mandatario.

Tajés, en posesión de todos los hilos de la conspiración, dio a ésta el golpe de muerte, a poco de iniciarse el "día de los Inocentes", extirpando cuando menos se pensaba el nervio principal del santismo: el 5º de Cazadores.

## IV

### JUSTICIA PRONTA Y BARATA

- Con el hoy comandante Andújar — Con un soldado del 5º — Con el contralmirante Scabini — Regalito de mil pesos — El capitán de navío Suburú — El marinero Isabelino Gari — A bordo de la "Suárez" en la noche del atentado contra Santos.

OTRO de los militares que actuó como oficial en el 5º de Cazadores es el actual teniente coronel retirado don Ramón Andújar quien inició sus servicios militares en el año 1879.

Una tarde que el batallón había salido hasta Punta Carreta a efectuar maniobras, el entonces alférez Andújar, convaleciente de una enfermedad, quedó de guardia, en el cuartel, sirviéndola con soldados cuyo estado de salud no les permitía tampoco realizar la larga caminata; y quiso su mala suerte que, por no haber centinela allí, se le escaparan por la azotea, pasando a una finca vecina, dos soldados de la banda de música.

Vuelto el batallón al cuartel, el alférez Andújar dio cuenta al coronel de lo ocurrido; y desde ese momento quedó "en bandera" —vale decir: preso en una dependencia de la unidad—, y como pasaran los días y los días sin que se le pusiera en libertad, escribió una carta a su jefe el coronel Abreu, solicitando se le acordara la separación del cuerpo.

Pues bien: esa carta pasó a poder de Santos; y éste ordenó que se obligara al alférez Andújar a pedir la baja absoluta del ejército.

Y en cumplimiento de tal disposición se hizo

pasar al oficial a la Mayoría, en donde el ayudante mayor Elole, cumpliendo la orden superior y presentando el papel sellado correspondiente, redactó en los términos dispuestos e hizo firmar a Andújar el escrito en cuestión.

—¿Y usted no dijo nada, no protestó? — Inquirimos.

—¡Y qué iba a decir!... ¡Como para protestar era la cosa! Aquellos eran otros tiempos, mi amigo.

Imagínese lo apremiante de mi situación, al tener muy presente que poco tiempo antes se había llevado al cuartel del 5º a un teniente Romero, agregado a la escolta, alojándolo en el Cuarto Bandera. Bueno, ¡para que usted vea si mi caso era para protestar!... El teniente Romero salió de "banderas" convertido en soldado raso; y lo que es peor seguido de un pardo, instructor, el cabo Brenda por más señas —célebre por su desmedido cariño de zurrar la badana a sus semejantes— quien provisto de la célebre vara de membrillo, le hacía marcar el paso como al más vulgar de los reclutas.

Y ahí tiene usted explicado por qué no reclamé de tan irritante injusticia que se cometía conmigo.

Después vinieron tiempos mejores y pude reingresar en el ejército.

—Una pregunta final, comandante Andújar: ¿es cierto que echaran presos políticos a las jaulas de los tigres?

—Fantasía, pura fantasía...

## CON UN SOLDADO DEL 5º

Jorge Reyes es un anciano de ochenta años con premio de constancia, que se aloja en el Batallón de Infantería Nº 4. Hijo del coronel don José Antonio Reyes, que en la Cruzada Libertadora mandaba la división Artigas, hizo con su padre toda la revolución de Flores, para marchar más tarde al Paraguay con el general Mitre cuando la guerra de la Triple Alianza, con el nombre de Pantaleón Borches, ya que tuvo que irse escapado porque el autor de sus días se oponía a que participara en esta nueva campaña.

Y desde entonces Jorge Reyes, un indio crudo, ha andado de batallón en batallón participando en cuanto movimiento armado se ha producido en el país.

Fue soldado del 5º también, en la época de Santos; y nos cuenta que los tigres los había traído muy cachorros del Paraguay, su hermano José Antonio, quien se los regaló a Latorre; y como éste tuviera miedo de tenerlos en su casa por el peligro que entrañaban para sus hijos,

se los envió a Santos para que los alojara en el cuartel.

Allí se le construyeron unas jaulas que fueron colocadas en la azotea que da hacia el sur, de donde se escaparon cierta mañana, bajando a la plaza de armas causando el consiguiente sobresalto entre el milicaje. Se cerraron todas las puertas de la cuadra y el portón de entrada al cuartel y desde la azotea unos cuantos milicos provistos de lazos, empezaron con gritos a excitar a las fieras, las cuales iracundas, se paraban sobre las patas traseras apoyando las delanteras en la pared, en su intento de alcanzar a sus provocadores. Y gracias a la estratagema empleada, pudieron ser enlazadas y llevadas a sus respectivas jaulas.

—Díganos una cosa Reyes: ¿es verdad que se haya echado alguna vez personas a las jaulas?

—Mire, señor. Eso yo no lo he visto; pero entre los milicos se decía que tal cosa había ocurrido varias veces.

—Pero usted no lo vio...

—No señor. Vi solamente, eso sí, que cierta noche llevaron a la azotea a una persona ajena al personal del batallón; y que esa persona no bajó después, con los dos o tres oficiales que la acompañaban...

—¿De manera que usted supone que los tigres dieron cuenta de ella?...

—Colijo. Desde que no lo vide bajar...

—¿Y no habrá bajado por otro lado?

—Puede... tal vez... pero yo no lo vide.

—¿Y no tomaban parte en esas excursiones los soldados?

—No señor. Los que subían eran los oficiales de más confianza.

—¿Y eran?...

—Dos o tres.

—No, Reyes; he querido decir quiénes eran esos oficiales.

—¿Cómo dice?

—Quiénes eran ellos... los oficiales de confianza. Los nombres.

—Ah... no. ¡No m'acuerdo, crea! Han pasado tantos años ya. ¡Y después, la memoria con la montonera de años que tengo encima, me afloja mucho!

—Y Santos ¿era bueno con los soldados?

—Vea; eso sí. Cuando nos daban puerta franca nos arimábamos a su palacio sobre la calle Cuareim y al rato nomás venía el comandante Corralón de la Rúa, que era su secretario, y nos repartía a veces cinco reales y a veces un peso a cada uno de nosotros. En otras ocasiones era el mismo general quien nos entregaba el dinero, hablándonos paternalmente.

Y con los oficiales era lo mismo. A oficial que se le ponía por delante echaba mano a los

bolsillos y sacando un montón de libras esterlinas se las regalaba. Conociendo su generosidad todos lo bu caban para que les saliera de padrino de casamiento o de olios...

## DE DÓNDE SALÍA EL DINERO

Santos, para poder hacer frente a tanta prodigalidad, mandaba retirar todos los días de la Tesorería de la Aduana por intermedio de Corralón de la Rúa, la suma de tres mil pesos. Y así se explica que sus bolsillos se encontraran siempre tan bien provistos.

—¿Estaba usted en el cuartel cuando se cometió el asesinato del coronel Mayada?

—Sí, señor. En esos momentos nos encontramos en formación en la plaza de armas. Mayada era titulado coronel de los blancos, pero en realidad, su grado según decían, era de sargento mayor de línea, solamente.

—¿Quién lo mató y cómo?

—En el calabozo en donde el preso se encontraba desde hacía días. Unos dicen que quien le quitó la vida fue Hormiga, pero yo colijo por lo que oí entre el milicaje, que el verdadero ejecutor fue un oficial de apelativo Suárez a quien llamaban por mal nombre "Santa Bárbara".

—¿Y qué hicieron con el cadáver?

—Lo sacaron temprano de la noche en un coche como pasajero y después "lo fondearon" en el mar.

—¿Qué quiere decir con fondear?

—Que algunas víctimas de las tiranías de Latorre y del mismo Santos, después de asesinadas eran arrojadas al mar con unas piedras atadas para que no boyaran... Pero había veces que el "ancla" zafaba y el finao entonces buscaba la luz...

## UN REGALITO DE MIL PESOS

De una conversación que hemos mantenido con el contralmirante señor Scabini, damos las siguientes referencias:

El coronel don Javier Gomensoro, era el marino mejor preparado de la época, pues había realizado sus estudios en Europa, por cuyo motivo fue aquí el maestro preferido y obligado de muchos oficiales que más tarde habrían de llegar a la categoría de jefes.

Durante el gobierno de Santos, tenía como segundo jefe en la cañonera "Artigas", que mandaba, al actual contralmirante Scabini a quien daba clases diariamente sobre tópicos relacionados con la profesión.

Cierta día que las exigencias del servicio impidieron la celebración de las clases, éstas fueron aplazadas para las horas de la noche, en cuya ocasión Santos, que andaba en tren de recorrida por los cuarteles, llegó hasta la capitanía para hacerse llevar en una lancha al barco de guerra.

Eran las dos de la madrugada y se encontraba Gomensoro y Scabini frente a un pizarrón dando clases sobre cálculos de longitud, cuando se les presentó el general Santos, quien al comprobar cómo aprovechaban el tiempo, los felicitó efusivamente. Al abandonar el barco el general Santos dijo a Scabini:

—Andá mañana a las cuatro de la tarde por la Casa de Gobierno, que te necesito.

Y cuando al otro día, puntual a la cita —prosiguió diciéndonos el contralmirante Scabini— llegué a las oficinas de la presidencia de la república, el secretario de la misma, Corralón de la Rúa, me dijo:

—Tengo para usted una buena noticia: ésta; a la vez que me entregaba una orden contra la tesorería por mil pesos. Es un regalo que le hace el general, terminó diciéndome.

Vuelto a bordo, como mi jefe no hubiera sido objeto de la misma atención, quise compartir con él la dádiva, ofreciéndole quinientos pesos, a lo que se opuso abiertamente el coronel Gomensoro, de quien —dicho sea entre paréntesis— conservo los mejores recuerdos, argumentando que era ése un regalo que se me hacía personalmente y que no tenía por qué compartirlo, ni con él ni con nadie.

—Eso le pertenece por entero a usted, amigo Scabini.

Y por más que insistí no pude conseguir que el coronel Gomensoro compartiera el obsequio que se me había hecho.

## EL CAPITÁN DE NAVÍO DON JUAN SUBURÚ

El capitán de navío don Juan Suburú, con quien también nos hemos entrevistado, era por la época de los sucesos que nos ocupan, oficial de la cañonera "Artigas".

Al igual de lo que nos ocurriera con el contralmirante Scabini, muy poco nos pudo ilustrar en nuestra búsqueda de información.

—Cuando se habló del inminente regreso del general Santos —nos dijo el señor Suburú— se oía toda clase de mariscaleos, de si se le desterraría o no; y esas versiones empezaron a tener visos de fundamento, cuando días antes de la fecha fijada para el arribo del "Mateo Bruzzo", se acuartelaron todas las tropas de mar y tierra.

—Y cuando zarpó la escuadrilla hacia el

este, ¿ya sabían los oficiales que era para impedir el arribo al país del general Santos?

—Naturalmente. De eso no se hizo misterio en ningún momento.

—¿Se les exigió alguna promesa o juramento de fidelidad al gobierno?

—Absolutamente nada. Se dijo por entonces que los jefes habían celebrado antes de la partida una conferencia con el presidente Tajés en el Cabildo; pero en lo que respecta a la oficialidad, nada se les exigió, como ya le he dicho.

Y en cumplimiento de la orden, zarpamos hasta las proximidades de la Isla de Flores siendo la nave capitana la que mandaba el capitán Bayley; pero, en realidad marchábamos bajo las órdenes del coronel Olave, que se alojaba en el buque que mandaba el entonces capitán Scabini. Cuando tuvimos próximo al "Mateo Bruzzo", le intimamos se detuviera en la forma que usted ya conoce. Quedamos distanciados del barco de "La Veloce" como a unos seiscientos metros aproximadamente, por cuya razón no pudimos ver nada de lo que allí ocurría. Apenas si distinguíamos las siluetas de los pasajeros en sus paseos sobre cubierta.

Estuvimos en esas condiciones hasta que llegó el vapor belga, mixto o de carga, —detalle que no recuerdo bien—, el "Maskelyne", procedente de Buenos Aires, con cuyos agentes y utilizando telegramas se acordó, mediante el pago de una suma elevada, el trasbordo del general Santos para conducirlo a Río Janeiro, lugar que el desterrado había elegido para su residencia.

Y cuando el "Maskelyne" recibió a su bordo como pasajero al general Santos y a su familia y puso proa hacia el este, lo seguimos hasta la altura de Castillos y el Chuy, límite de nuestras aguas jurisdiccionales.

—¿Qué noticias se recogieron a bordo, a raíz de la entrevista celebrada entre el general Santos y el coronel Olave?

—Que en un principio fue un tanto violenta; pero que gracias a la serenidad, y a la diplomacia del coronel Olave, que era todo un carácter, aquélla, pasado el sofocón del primer momento, se desenvolvió en la forma más correcta, pues, Olave, hombre de acción, culto y perfectamente consciente de sus deberes, debía lanzarla en términos sino amables, por lo menos corteses.

## CON ISABELINO GARY

Don Isabelino Gary, es un simpático hombre color, muy apreciado en la Cámara de Senadores, en donde desempeña con el beneplácito de sus superiores, el cargo de oficial de sala; y su conocimiento de que en sus moceda-

des había sido marinero de la Escuadrilla Nacional, lo abordamos.

—¿Usted fue tripulante de uno de los barcos de guerra cuando se desterró al general Santos?

—Es verdad. Y salimos a tajarle el paso al "Mateo Bruzzo" a la altura de la isla de Flores, porque a bordo de ese vapor venía el general procedente de Europa.

—¿La fecha?

—¡Ah... eso sí que no lo sé con precisión; pero la cosa fue allá por el 86 ó el 87...

—¿Cuáles eran los barcos?

La Artigas, la Suárez y la Rivera que mandaban los coroneles Scabini, Romero y Bayley, respectivamente.

—¿Qué órdenes llevaban?

—Cuando anclamos a la altura de la isla de Flores, pero siempre con los fuegos encendidos, llegó a conocimiento de la marinería que se esperaba el arribo de un barco al que debíamos detener porque a bordo venía el general Santos. Allí estuvimos a la espera algunos días sin que llegara el "Mateo Bruzzo", con la consiguiente nerviosidad de jefes y oficiales, pues varias veces el gobierno pidió noticias que no era posible darlas, porque nada había...

Por fin apareció el barco italiano; y al hacerlo detener, el coronel Olave se trasbordó a un vaporcito cuyo nombre no recuerdo y que era el que hacía de correo durante los días anteriores entre el presidente y el coronel Olave.

—¿Y la marinería por quién tenía sus simpatías? ¿Por Tajés o por Santos?

—Por el general Tajés, que representaba al gobierno constituido.

—¿Ustedes pudieron ver al general Santos?

—Tanto como verlo, no podría decirse, porque las cañoneras fondearon a prudencial distancia del paquete, vigilando que ninguna otra nave pudiera acercársele. Veíamos, aunque imprecisamente, las personas y los movimientos de a bordo...

—¿Y qué más podría decirnos amigo Isabelino, sobre estas cosas?

—Y qué quieren que sepa yo, si apenas era cabo de cañón...

Recuerdo, sí, muy bien, la noche que Ortiz le pegó el balazo a Santos. Yo me encontraba a bordo. Y como estábamos fondeados muy cerca del muelle, percibimos claramente el estampido de las bombas que anunciaban la aparición de los boletines, que en caso de novedades lanzaban a la venta los diarios. Y prestamos mayor atención. En los muelles nada se notaba de anormal. Todo estaba tranquilo. Pero, ya sabíamos que habría ocurrido alguna novedad de bulto por el anuncio de los boletines.

este, ¿ya sabían los oficiales que era para impedir el arribo al país del general Santos?

—Naturalmente. De eso no se hizo misterio en ningún momento.

—¿Se les exigió alguna promesa o juramento de fidelidad al gobierno?

—Absolutamente nada. Se dijo por entonces que los jefes habían celebrado antes de la partida una conferencia con el presidente Tajés en el Cabildo; pero en lo que respecta a la oficialidad, nada se les exigió, como ya le he dicho.

Y en cumplimiento de la orden, zarpamos hasta las proximidades de la Isla de Flores siendo la nave capitana la que mandaba el capitán Bayley; pero, en realidad marchábamos bajo las órdenes del coronel Olave, que se alojaba en el buque que mandaba el entonces capitán Scabini. Cuando tuvimos próximo al "Mateo Bruzzo", le intimamos se detuviera en la forma que usted ya conoce. Quedamos distanciados del barco de "La Veloce" como a unos seiscientos metros aproximadamente, por cuya razón no pudimos ver nada de lo que allí ocurría. Apenas si distinguíamos las siluetas de los pasajeros en sus paseos sobre cubierta.

Estuvimos en esas condiciones hasta que llegó el vapor belga, mixto o de carga, —detalle que no recuerdo bien—, el "Maskelyne", procedente de Buenos Aires, con cuyos agentes y utilizando telegramas se acordó, mediante el pago de una suma elevada, el trasbordo del general Santos para conducirlo a Río Janeiro, lugar que el desterrado había elegido para su residencia.

Y cuando el "Maskelyne" recibió a su bordo como pasajero al general Santos y a su familia y puso proa hacia el este, lo seguimos hasta la altura de Castillos y el Chuy, límite de nuestras aguas jurisdiccionales.

—¿Qué noticias se recogieron a bordo, a raíz de la entrevista celebrada entre el general Santos y el coronel Olave?

—Que en un principio fue un tanto violenta; pero que gracias a la serenidad, y a la diplomacia del coronel Olave, que era todo un carácter, aquélla, pasado el sofocón del primer momento, se desenvolvió en la forma más correcta, pues, Olave, hombre de acción, culto y perfectamente consciente de sus deberes, debía encauzarla en términos sino amables, por lo menos corteses.

## CON ISABELINO GARY

Don Isabelino Gary, es un simpático hombre de color, muy apreciado en la Cámara de Senadores, en donde desempeña con el beneplácito de sus superiores, el cargo de oficial de sala; y teniendo conocimiento de que en sus moceda-

des había sido marinero de la Escuadrilla Nacional, lo abordamos.

—¿Usted fue tripulante de uno de los barcos de guerra cuando se desterró al general Santos?

—Es verdad. Y salimos a tajarle el paso al "Mateo Bruzzo" a la altura de la isla de Flores, porque a bordo de ese vapor venía el general procedente de Europa.

—¿La fecha?

—¡Ah... eso sí que no lo sé con precisión; pero la cosa fue allá por el 86 ó el 87...

—¿Cuáles eran los barcos?

La Artigas, la Suárez y la Rivera que mandaban los coroneles Scabini, Romero y Bayley, respectivamente.

—¿Qué órdenes llevaban?

—Cuando anclamos a la altura de la isla de Flores, pero siempre con los fuegos encendidos, llegó a conocimiento de la marinería que se esperaba el arribo de un barco al que debíamos detener porque a bordo venía el general Santos. Allí estuvimos a la espera algunos días sin que llegara el "Mateo Bruzzo", con la consiguiente nerviosidad de jefes y oficiales, pues varias veces el gobierno pidió noticias que no era posible darlas, porque nada había...

Por fin apareció el barco italiano; y al hacerlo detener, el coronel Olave se traspordó a un vaporcito cuyo nombre no recuerdo y que era el que hacía de correo durante los días anteriores entre el presidente y el coronel Olave.

—¿Y la marinería por quién tenía sus simpatías? ¿Por Tajés o por Santos?

—Por el general Tajés, que representaba al gobierno constituido.

—¿Ustedes pudieron ver al general Santos?

—Tanto como verlo, no podría decirse, porque las cañoneras fondearon a prudencial distancia del paquete, vigilando que ninguna otra nave pudiera acercársele. Veíamos, aunque imprecisamente, las personas y los movimientos de a bordo...

—¿Y qué más podría decirnos amigo Isabelino, sobre estas cosas?

—Y qué quieren que sepa yo, si apenas era cabo de cañón...

Recuerdo, sí, muy bien, la noche que Ortiz le pegó el balazo a Santos. Yo me encontraba a bordo. Y como estábamos fondeados muy cerca del muelle, percibimos claramente el estampido de las bombas que anunciaban la aparición de los boletines, que en caso de novedades lanzaban a la venta los diarios. Y prestamos mayor atención. En los muelles nada se notaba de anormal. Todo estaba tranquilo. Pero, ya sabíamos que habría ocurrido alguna novedad de bulto por el anuncio de los boletines.

—¿No sospecharon del atentado?

—Vea... De eso, no señor...

—¿Y luego?

—Como le decía; prestamos mayor atención, haciéndonos todo oídos para tratar de pescar algo de lo que se anunciaba en tierra. Por entonces el tráfico nocturno de vehículos era casi nulo. Apenas si uno que otro carruaje o tranvía se arrastraba penosamente por las calles. Y en la zona portuaria era aún mayor esa paralización. Le hago estas referencias para que pueda darse cuenta de que, en el silencio de la noche no era imposible que pudiéramos percibir desde a bordo, si no todos, parte de los pregones de los canillitas. A la pesca de novedades oíamos un rato más tarde, los gritos de los vendedores, llegando a nuestros oídos. ¡Boletín extraordinario! Atentado... Presidente... Balazo... Teatro Cíbils... Suicida...

Ya sabíamos bastante; y fue entonces que el oficial de guardia, impaciente por conocer mayores detalles, haciendo arrear un bote, me comisionó para que, trasladándome a tierra, le comprara los boletines que hubiera y tratara, además, de obtener otras informaciones en el cuerpo de guardia de la Aduana y de los particulares que pudiera encontrar a mi paso.

—Pero... ¡rápido! ¿eh?, Isabelino, y sin internarte en tierra, —me recomendó.

—¿Y en tierra que vio?

—Nada, porque la gente que andaba por las calles se apresuró a ganar sus casas, por temor a que pudieran producirse desmanes de la soldadesca del 5º y de la escolta. En aquellos días todas las precauciones de seguridad, no estaban de más.

Y cumplida la misión que se me confiara, regresé a bordo en donde, como podrá usted imaginarse, fui recibido con los honores de personaje.

## V

● Santos y el general Muniz. — Relaciones que se enfrían. — En el hotel Peninsular de don Salvador Ginesta. — Invitación que preocupa. — Una visita nocturna al 5º de Cazadores. — Valor que se pone a prueba. — Pase usted primero. Un paseo por Maroñas. — Regalo de un caballo.

**L**AS relaciones del general Santos y el entonces coronel don Justino Muniz, llegaron a enfriarse, porque el segundo no había querido asociarse a un negocio de estancia que el primero le había propuesto, a cuyo fin le ofrecía comprar una buena extensión de campo pa-

ra que el caudillo blanco de Cerro Largo la administrara.

En cierta ocasión, el coronel Muniz vino a Montevideo; y como tenía por costumbre hacerlo, se alojó en el hotel Peninsular, de don Salvador Ginesta, ubicado en donde hoy está el "Tupí Nambá", calle Buenos Aires y Juncal y de cuyo dueño era aquél, grande y buen amigo.

## UNA INVITACIÓN

Sabedor Santos de la presencia de Muniz en la capital, lo hizo concurrir a su despacho de la Casa de Gobierno, en cuya oportunidad lo invitó para visitar el 5º de Cazadores, diciéndole que en su momento le indicaría día y hora, a tal objeto.

En la tarde siguiente, Muniz recibió el aviso de que a determinada hora de la noche, debía concurrir al cuartel de la calle Agraciada, en donde lo esperaría el presidente Santos; y, receloso aquél por el enfriamiento que se había operado en sus relaciones con el mandatario y por la triste fama que gozaba el cuartel, previno a Ginesta de lo que le ocurría.

—Amigo Ginesta, le dije: estoy invitado para visitar esta noche el 5º de Cazadores...

—¿Quién lo invitó?, preguntó alarmado el popular hotelero.

—El general Santos.

—¿Y usted va a concurrir a esa cita?

—Naturalmente que he de concurrir. He dado mi palabra de que iría y no debo faltar a ella.

—Pero...!!!

—No hay peros que valgan...

—Yo no iría, coronel.

—Bueno amigo, usted no iría, pero... yo soy muy criollo y no puedo faltar a esa cita.

Inútiles resultaron los ruegos del señor Ginesta, que calificaba de barbaridad la actitud de su cliente y amigo.

Muniz, cuya fama de gaucho era conocida en todo el país, pensando tal vez que pudiera ponerse a prueba su coraje, fue exacto a la cita, sin llevar otra arma que un puñal que colocó cuidadosamente bajo la sisa izquierda de su chaleco.

## RECORRIENDO EL CUARTEL

Era tarde ya de la noche, cuando ambos militares, sin ningún otro testigo, empezaron a recorrer las dependencias del cuartel, visitando en primer término todos los lugares más visibles del mismo, hasta que llegaron al pie de una escalera que daba acceso a la azotea, lugar poco alumbrado por un farol de petróleo de escasa potencialidad lumínica.

Santos se mostraba jovial y dicharachero, apaisanándose para catequizar mejor al visitante, hombre de campo que, siguiendo su natural modo de ser, se revelaba parco en el decir y receloso.

Un manto de frío, distanciaba la aparente real cordialidad del uno con la reconcentración y desconfianza del otro.

Allí, a la incierta luz del farol, se detuvo la pareja por breves instantes, sin que ninguno de aquellos dos hombres pronunciara una sola palabra, hasta que Santos, rompiendo el embarazoso silencio, invitó a Muniz a que pasara primero a un corredor en el cual reinaba la más absoluta oscuridad. Pero Muniz, que creyó llegado el momento de que se atentara contra su vida, echando mano, lenta y disimuladamente al mango del puñal, aunque sin sacarlo, se negó a tomar la delantera invocando razones de jerarquía.

—De ninguna manera puedo pasar primero, general. Es a usted a quien corresponde hacerlo.

—No, coronel; usted primero; se lo ruego.

## ¿EL PELIGRO LO ACECHABA?

Y nuevamente pasó por la mente de Muniz, la sensación de que el peligro que lo acechaba era inminente, y que aquél era precisamente el lugar elegido para ultimarlo, según así se lo expresó más de una vez a su nieto, el distinguido e inteligente colega Justino Zabala Muniz, que es quien nos ha proporcionado estas referencias.

Y allí mismo preparé mi venganza y la mejor manera de vender cara mi vida, —decía el veterano— aproximándome lo más posible a Santos. Yo no pensaba atacar a quien me agrediera, sino al propio mandatario, del que no me distanciaba un solo momento para tenerlo siempre al alcance de mi puñal. Y estaba seguro de que conseguiría el tiempo indispensable para ultimarlo, porque no perdía un solo detalle de todo cuanto me rodeaba.

Fue un momento embarazoso para los dos. Muniz pensaba que su último día había llegado.

Se produjo un nuevo silencio que contribuyó a hacer más tensa la situación. Muniz creía firmemente que en esos mismos instantes Santos estaba indeciso para dar la señal, hasta que éste le dijo:

—¿Seguimos, coronel?

—Como usted guste, general...

Y se encaminaron hacia una pieza de la cual una hendidura de la puerta mal cerrada, dejaba escapar un débil filtro de luz, ante la cual se detuvo Santos, actitud que imitó el visitante.

—Pase, coronel, dijo con aire resuelto el mandatario.

Ante la invitación, Muniz, cuya paciencia se había agotado y deseando que la incómoda e incierta situación terminara cuanto antes, fuera cual fuera el resultado final, y hombre impetuoso al fin, dando un soberano puntapié a la puerta la abrió de par en par, pudiendo ver, que en esos momentos, —sorprendidos a su vez por la impetuosidad del ruido producido por el golpe, seguido de la súbita aparición de aquel hombre, al cual posiblemente no esperaban ver allí, con su barba renegrida y cerrada que destacaba aún más el mirar fiero de sus ojos penetrantes—, cuatro oficiales que estaban sentados en sillas, como obligados a saltar por el empuje del mismo resorte, se ponían de pie, echando mano a las empuñaduras de sus espadas.

—¿Qué otros muebles había, en esa pieza?, porque tal vez estuvieran reunidos en algún dormitorio...

—Nada más que esas cuatro sillas, nos respondió el señor Zabala Muniz; y eso, precisamente, es lo sugestivo de la incidencia.

Y aquellos hombres, quitando sus diestras de las empuñaduras de las armas las llevaron instintivamente a la altura de la cabeza, para hacer la venia, comprendiendo que aquel paisano, tenía que pertenecer por fuerza, a la clase militar.

Santos, que penetró instantes después en pos de Muniz, porque la escena que narramos se desarrolló con la celeridad de un relámpago, dijo jovialmente:

—Señores oficiales; tengo el agrado de presentarles al coronel Muniz —llevándose a continuación esos formulismos sociales que siguen a las presentaciones.

## DE VUELTA AL CENTRO

En el viaje de retorno hacia el centro, que hicieron juntos en el carruaje del general Santos, golpeando éste con su diestra la pierna del coronel Muniz, le dijo:

—Coronel; no cabe duda de que es usted un hombre de valor, porque a pesar de la fama que le han dado al 5º, no ha titubeado en venir a visitarme en las horas de la noche, respondiendo a una invitación mía.

—General Santos, —contestó en su lenguaje criollo el coronel— cuando yo doy mi palabra a un hombre, no me acuerdo más que de cumplirla, sean cuales fueren las consecuencias que pudiera traerme aparejadas; y pienso que ese hombre tiene que ser tan leal como yo.

—Y así se debe ser, coronel.

## Y AHORA TOCÓ A MUNIZ

Pocos días después, Santos y Muniz realizaban otro paseo; pero esta vez en pleno día y

hacia el campo, cuando al llegar a la altura de Maroñas —entonces bastante despoblada—, se rompió el carruaje, circunstancia que obligó al descenso de los pasajeros, quienes prosiguieron andando a pie, dejando en la tarea de efectuar un arreglo provisorio del vehículo, al cochero y al sargento.

Y así, caminando, caminando, perdieron de vista a los acompañantes.

—General, dijo Muniz, golpeando amigablemente la espalda al presidente Santos. ¿Y ahora qué me dice? ¡Está usted a mi disposición...!

—No, coronel, respondió Santos riendo de muy buena gana. No estoy a su disposición, porque de la amistad de hombres como usted nadie puede dudar.

## UN CABALLO CON ZAPATILLAS

El coronel don Justino Muniz había regresado a sus pagos del Bañado de Medina del departamento de Cerro Largo, seguro de la amistad del general Santos.

El mandatario, como ya lo hemos visto, le dispensó atenciones al caudillo, que culminaron haciendo el regalo máspreciado que puede ofrecérselo a un hombre de campo. Un buen día recibió Muniz en su estancia, mandado por Santos, un caballo de alta mestización —entonces escasos y mucho más en campaña— con el detalle que hizo mucha gracia al paisanaje, de calzar zapatillas de cuero para que no se estroperan los vasos en la larga marcha que tuvo que efectuar.

—¡Mire que son compadres estos cajetillas de Montevideo!!! ¡Ande diablos habrán visto caballos con alpargatas mesmamente como si fueran cristianos...!

Y el pastor, obsequio del mandatario, distribuyó generosamente la nueva sangre, entre la potrancada de la comarca.

## VI

- El doctor Ángel Floro Costa. — Su prisión y reclusión en el 5º. — Una broma pesada en el calabozo. — La que nos dijo el coronel Zarabalo. — Del calabozo a una cuadra. — Un uniforme de tropa. Santos en Buenos Aires.

## EL DOCTOR ÁNGEL FLORO COSTA

¡A prisión del distinguido y formidable polemista doctor Ángel Floro Costa, en el 5º de Cazadores, dio lugar a que se tejieran alrededor de este hecho ciertos comentarios que daban al preso, como víctima de los más opo-

biosos vejámenes, rumores que a fuerza de rodar y rodar entre la gente que le tenía mala voluntad a Santos, fueron tomando apariencias de verdad y que, hasta hoy mismo, muchas personas los aceptan como hechos de una verdad indiscutible.

Pero, antes de seguir adelante con esta incidencia, hagamos, aunque brevemente, un poco de historia retrospectiva.

Durante las postrimerías de la presidencia de Santos, cuya caída habría de provocar "su triunfo" del Quebracho, el movimiento revolucionario que se incubaba en Buenos Aires, y en circunstancias en que se había decretado el estado de sitio en el país por la amenaza de la próxima invasión, al doctor Ángel Floro Costa, —bravísima pluma— se le ocurrió hacer ciertos comentarios en un diario montevideano, que habrían de provocar la cólera del mandatario, quien ordenó la prisión del articulista, como así también el secuestro de la edición. Fue encargado de prender al distinguido publicista, el coronel Pedragosa, quien lo hizo efectivo en el estudio que aquel abogado tenía, en la calle 25 de Mayo. Desde allí el doctor Costa fue conducido hasta el Cabildo, en donde el jefe político y de policía (tal era la denominación entonces) doctor don Ángel Brian, le impuso la de sagradable noticia de que, por orden superior debía pasar al 5º de Cazadores.

Fácil es imaginar la impresión que habrá causado en el ánimo del doctor Costa la mala nueva, no solamente por el hecho en sí de la prisión sino también por la suerte que podría correr su personalidad en aquel cuartel de tan siniestra fama.

En momentos en que se hizo efectiva la prisión del doctor Costa, se encontraba con éste, el súbdito español don Ángel R. Cartavio, director del diario en que se había hecho la publicación, quien corrió igual suerte en su peregrinación hasta el Cabildo, donde se le notificó que debía ausentarse perentoriamente para Buenos Aires.

Cumplíendose la decisión del general Santos, Costa fue conducido al cuartel del 5º, alojándosele momentáneamente en la Mayoría del cuerpo, cuyo mando estaba confiado al coronel Abreu.

El doctor Ángel Floro Costa estuvo preso desde el 9 hasta el 21 de febrero de 1885 y como los diarios de la oposición hablaban de vejámenes, aquél los desautorizó.

"Es verdad, le decía el doctor Costa al coronel Abreu, que usted por orden del señor presidente se esmera en proporcionarme todo género de comodidades materiales en mi prisión y esto lo veo y lo palpo."

## APRECIACIONES DEL CRONISTA

Nuestras investigaciones practicadas entre testigos y actores de aquella época, nos autorizan a decir que lo de la echada de hombres a las jaulas de los tigres, no pasa de ser una leyenda, como lo es igualmente la que se refiere al repugnante atentado de que se dijo y se dice todavía fue víctima el doctor don Ángel Floro Costa.

Contra la declaración imprecisa del ex soldado Jorge Reyes está la declaración categórica del coronel don Carlos Morador y Otero, respetable por todo concepto, pues aparte de su indiscutida hombría de bien hay que tener presente que, consumados ciertos hechos, pidió de inmediato, con otros compañeros, su separación del batallón, pues no querían solidarizarse en ninguna forma, ni aun con la complicidad del silencio, que para algunos espíritus resulta aceptable, con los delitos que se habían cometido en la unidad a que ellos pertenecían.

Las referencias de Reyes son el fruto, sin duda, de una chochez que se inicia al calor de vagos recuerdos de conversaciones de fogón, en las cuales, el tema corriente entre los milicos, era el de guerras, asesinatos y de "aparecidos."

Nosotros, que escribimos a base de testificación viviente, para que, con el correr de los años y al hacerse la historia del país, quienes se dediquen a esa laboriosa tarea cuenten con un caudal de antecedentes, dejamos estas referencias desprovistas de toda parcialidad.

Y hechas estas breves consideraciones, proseguimos en nuestra tarea investigadora.

## EL CORONEL BENJAMÍN TARABAL. LA PRISIÓN DEL DOCTOR ÁNGEL FLORO COSTA

Sabiendo que el coronel don Benjamín Tarabal había prestado sus servicios militares como oficial del 5º de Cazadores, lo abordamos en el local del Centro Militar General Artigas del cual es asiduo concurrente.

—¿Cuándo se inició en la carrera de las armas, coronel? —inquirimos.

—En el año 1878 como soldado del 5º vijo; y allí mismo obtuve mi primer galón de oficial, en el 80, abandonando esa unidad en octubre del 86 —esto es— un mes antes de su disolución.

—¿Qué puede decirnos de la prisión del doctor don Ángel Floro Costa?

—Que se han cargado las tintas al contarse los detalles de su alojamiento en el 5º...

—¿De modo que no fue víctima el doctor Costa de vejámenes?

—Escuche usted y después juzgará. Yo le diré toda la verdad de lo ocurrido, pues fui testigo de algunas incidencias de la estada del doctor Costa en el cuartel de la calle Agraciada.

—¿...?

—Al doctor Ángel Floro Costa lo llevaron de noche; si mal no recuerdo fue el propio jefe de policía doctor Brian quien lo condujo hasta el cuartel, en un carruaje, pasándolo en seguida a la Mayoría, siendo comandante del cuartel el teniente don Ramón Ximénez. Dé allí lo llevaron a uno de los calabozos, para sacarlo poco tiempo después con el fin de hacerlo ir nuevamente a la Mayoría.

—¿Con qué objeto?

—No se precipite y escuche, que todo lo sabrá a su debido tiempo. ¿Con qué objeto, dice? Pues con el pretexto de registrarlo para ver si tenía fósforos.

—¡Hombre!

—Fútil pretexto, ¿verdad? Pues así fue la cosa...

## PREPARANDO UNA BROMA PESADA

Se le había preparado una broma pesada, y para que surtiera los efectos deseados era indispensable el alejamiento momentáneo del preso, de la celda.

—¿Quién dispuso la broma?

—Supongo que habrá sido dada de orden superior.

—Pues venga la broma.

—Al sacar al doctor Costa del calabozo, hicieron introducir en el mismo con las consiguientes instrucciones de lo que tenía que decir y hacer, a un soldado medio alocado, de apellido Torres, quien en cucullas, en el rincón más oscuro, debía esperar la vuelta del prisionero.

Conviene que le diga que el doctor Costa había tenido tiempo antes una cuestión enojosa con un capitán que se llamaba... se llamaba... ¿Querrá creer que no me acuerdo el nombre en estos momentos?

—No importa. Llamémosle X.

—Muy bien. Llamémosle así y prosigo.

Al volver a ser encerrado en la celda, el doctor Costa, que no se separaba de los barretos de hierro de la ventana que daba sobre la plaza de armas, sintió de pronto unos ronquidos sospechosos, que partían del rincón más oscuro del local.

—¿Quién está ahí? —preguntó alarmado.

—¿Y usted quién es? —respondió de mal talante el de los ronquidos.

—Yo soy el doctor Ángel Floro Costa.

Y el bulto humano sospechoso para el preso irguiéndose de pronto a la vez que hacía sonar el acero de un puñal contra la pared, rugió:

—¡Ah, hijo de una gran p...! Yo soy el capitán X y aquí me las vas a pagar todas juntas, —a la vez que el falso capitán ya a su lado y trémulo por una falsa ira, le metía el puñal por los ojos, pero sin hacerle daño.

—Es natural, — prosiguió diciéndonos el coronel Tarabal—, que semejante agresión debió haber provocado terror al doctor Costa, no solamente por el hecho en sí, sino que también por la fama siniestra que tenía el 5º.

Y fue así como el desventurado doctor empezó a dar desaforados gritos.

—¡¡Auxilio!! ¡¡Auxilio!! ¡¡Que me matan!! ¡¡Que me asesinan!!

Todo estaba previsto y fue así como corrió de inmediato hasta la celda el oficial de guardia, que había tomado participación en la broma.

Sé abrió aparatosamente la puerta y apareció el loco Torres, risueño por el éxito del papel que le había tocado desempeñar.

La víctima, que vestía levita y galera de felpa, miraba a todos presa de la intensa emoción que usted podrá imaginarse.

—No haga usted caso de esto, doctor. Pierda todo cuidado, porque se trata de un loco inofensivo que se introdujo en el calabozo al encontrar la puerta abierta cuando lo sacamos a usted para llevarlo a la Mayoría.

Y al hacer retirar al loco Torres, alguien dijo por lo bajo misteriosamente y por vía de consejo al doctor Costa.

—Tenga mucho cuidado, no vaya a caer en el sótano que tiene este calabozo.

—¡Ah! —inquirimos a nuestra vez del coronel Tarabal— ¿así que el calabozo tenía un sótano peligroso?

—¡Macanas, amigo, macanas! Le dijeron eso para proporcionarle un nuevo tormento, para que viviera angustiado...

Ante semejante prevención, el doctor Costa permaneció por mucho tiempo asido con ambas manos de los barrotes de hierro de la ventana, como si temiera que el piso cediera a sus pies, y no pudiera contar con un punto de apoyo para no precipitarse en un abismo.

Pasó un bueno rato así, horas tal vez, y la normalidad de la vida de cuartel volvió a reinar nuevamente. La plaza de armas estaba desierta y los soldados, excepto los que estaban de guardia, dormían en las cuadras respectivas.

Frente a la celda había un soldado de imaginaria que me era muy adicto.

Y apiadado de aquel hombre que pasaba por tan inhumanos tormentos, me aproximé a la ventana.

—Retírese, teniente. Tengo orden de no dejar acercar a nadie a este calabozo.

—Déjate de embromar y cállate la boca, le respondí.

Y dirigiéndome al prisionero, le pregunté por lo bajo...

—¿No insistió el centinela en hacerlo retirar? —preguntamos al coronel Tarabal.

—¿Olvida usted, que el soldado me era adicto?

—Muy bien, prosiga su interesantísima narración.

—Perfectamente. ¿Precisa algo doctor? —pregunté al prisionero.

—¿Hay un sótano aquí?

—¿En dónde, doctor?

—Aquí en este calabozo, así me lo aseguró el oficial que sacó al loco.

—No señor, no hay nada dentro del calabozo que pueda ocasionarle daño. Le han dicho una mentira para hacerle más penosa su situación.

Y ya más calmado me dijo el doctor Costa:

—Hágame el obsequio de avisar a mi familia, en donde me encuentro.

Como la entrevista había durado algo más de un minuto y a mi vez sentía el temor de que pudieran sorprenderme, lo que me hubiera acarreado desagradables consecuencias, me alejé prontamente de aquel sitio, escribiendo en las primeras horas de la mañana una carta a la familia del preso, encargando de hacerla llegar a manos de aquélla a mi propia madre.

## DEL CALABOZO A UNA CUADRA

El 15 de enero sacaron del calabozo al doctor Costa, para pasarlo a la cuadra de la tercera compañía con la orden de uniformarlo de soldado raso.

—¿Y cómo recuerda usted coronel, —inquirimos de nuestro informante—, que fuera precisamente el 15 de enero?

—Es muy sencillo, porque en ese día se festejaba en el cuartel el aniversario de la fundación de la unidad.

Llevado el doctor Costa a la cuadra, como ya lo he dicho, se le dio un uniforme nuevo de soldado, para que despojándose de sus ropas de hombre civil vistiera las prendas de "milico", solicitando entonces el preso hablar con el jefe del batallón, coronel Abreu.

—¿Y el coronel Abreu qué actitud asumió?

—Ante los ruegos del doctor Costa, hizo dejar en suspenso la orden para gestionar personalmente de Santos su revocación, lo que hizo de inmediato.

Un rato después regresaba el coronel Abreu

al cuartel con la grata nueva de que Santos defería al pedido, y desde ese momento, el doctor Ángel Floro Costa pasó a alojarse al cuarto del coronel Abreu.

—Pero vamos a cuentas, coronel Tarabal. Mientras el doctor Costa estuvo en el calabozo, no fue visitado por su familia.

—No señor, no se le permitía recibir a nadie, no obstante las cartas que escribía a Santos dándole explicaciones por su conducta y pidiéndole disculpas. Y según tengo entendido las condiciones del preso mejoraron, gracias a la intervención de personas amigas del presidente.

Santos no quería saber nada de Costa, ni quería tampoco admitir las explicaciones que éste le enviaba por cartas.

Finalmente, se acordó la libertad del doctor Costa cuando sus condiciones en el cuartel se habían hecho ya, hasta confortables, si se quiere.

## VENGANDO UN AGRAVIO

—Pasemos a otro punto, coronel.

—Como usted guste, mi amigo.

—¿Conoció usted al teniente Cámpora?

—Sí señor; y ya sé lo que usted me va a preguntar. ¿Lo que ocurrió entre él y el general Santos, en Buenos Aires?

—Precisamente.

—Las cosas pasaron como usted me las acaba de relatar y que publicará, según me dice, en capítulo aparte. Sólo debo agregar como complemento de las referencias que usted tiene, que el general Santos regresaba a Buenos Aires

de un paseo que había hecho a una cabaña de su amigo, el general Bosch.

Yo me encontraba precisamente en Buenos Aires, pasando una temporada y solía visitar al ex-mandatario en su alojamiento del hotel de Mayo.

La noticia de la agresión se difundió rápidamente en Buenos Aires; y por rara coincidencia yo llegué al hotel de Mayo momentos después que lo hiciera Santos, ofreciéndoseme así la oportunidad de ayudar a curarle la herida que como una consecuencia del golpe o de los golpes, se había reagravado.

—¿Quiénes estaban presentes en esos momentos?

—Un médico, cuyo nombre no recuerdo, su secretario Corralón de la Rúa, y los morenos asistentes que le eran muy adictos al general.

Momentos después empezó a llenarse de gente el hotel; unos a informarse de lo ocurrido y a presentar sus sentimientos de pesar por el atentado, y otros, por novelería

—¿Y el general qué decía?

—Nos refirió la forma inopinada de la agresión que lo tomó de sorpresa, pues, ya ni se acordaba de Cámpora, a quien en Montevideo después de su separación del ejército, se le dio por muerto, pues desapareció de la capital sin dejar rastros de su persona.

Como complemento de esta incidencia de la vida del general Santos, puedo agregar que el general argentino Bosch obligó a aquél a que fuera a vivir a su casa; y si mi memoria no me es infiel, creo que murió allí mismo el capitán general don Máximo Santos.

# PUBLICADOS

Nº 1 (Mayo 1967)

## RODÓ

(por Roberto Ibáñez, Arturo Ardao, Carlos Real de Azúa, Eugenio Petit Muñoz y Leonoldo Zea)

Nº 2 (Junio 1967)

## VIETNAM

(por Bertrand Russell, Jean-Paul Sartre, Ralph Schoenman y otros)

Nº 3 (Julio 1967)

## CUBA

(por Che Guevara, Alejo Carpentier, Julio Cortázar, Mario Benedetti, Francisco Urondo, Régis Debray, Manuel Maldonado Denis, Philip W. Bonsal, Henri Edme, Ernest Mandel y Charles Bettelheim)

Nº 4 (Agosto 1967)

## URUGUAY: LAS RAICES DE LA INDEPENDENCIA

(por Ariosto González, Guillermo Vázquez Franco, Washington Reyes Abadie, Oscar H. Brusquera, Tabaré Melogno, Roque Faraone, Martha Campos de Garabelli, Agustín Beraza y Arturo Ardao)

Nº 5 (Setiembre 1967)

## GUERRA Y REVOLUCIÓN EN LA CUENCA DEL PLATA

(por Carlos Real de Azúa, Alfredo R. Castellanos, Juan Antonio Oddone, Pablo Montero Zorrilla y Hugo Licandro)

Nº 6 (Octubre 1967)

## EL GAUCHO Y LA LITERATURA GAUCHESCA

(por Darcy Ribeiro, Ricardo Rodríguez Molas, Lauro Ayestarán, Angel Rama y Daniel Vidart)

Nº 7 (Noviembre 1967)

## CHE GUEVARA, EL TEÓRICO Y EL COMBATIENTE

(Una antología de sus escritos y discursos)

Nº 8 (Diciembre 1967)

## IGLESIA HOY

Mater et Magistra — Pacem in Terris — Gaudium et Spes — Populorum Progressio — Carta Pastoral de Adviento.

Nº 9 (Enero 1968)

## DE CAMILO TORRES A HELDER CÁMARA

(La Iglesia en América Latina)

Nº 10 (Febrero 1968)

## LA TIERRA PURPURA

(por Guillermo Hudson)

Nº 11 (Marzo 1968)

## CRÓNICAS DE UN MONTEVIDEO LEJANO

(por Domingo González, El Licenciado Peralta)

Nº 12 (Abril 1968)

## EL PODER NEGRO

(por Eugene D. Genovese, Harold W. Cruse, James Weinstein, Alex Haley, Martin Luther King, Louis Lomax, Malcolm X, C. L. R. James y Stokely Carmichael)

Nº 13 (Mayo 1968)

## MARX Y LA EVOLUCIÓN DEL MARXISMO (I)

(por Karl Marx, Jesús Bentacourt Díaz, Vladimir I. Lenin, Joseph Schumpeter, y Herbert Marcuse)

Nº 14 (Junio 1968)

## MARX Y LA EVOLUCIÓN DEL MARXISMO (II)

(por Karl Marx, Mario Sambarino, Benedetto Croce, O. Bakuradzé, Louis Althusser, Robert Paris, Yves Calvez y C. Wright Mills)

Nº 15 (Julio 1968)

## LOS ESTUDIANTES

(por Carlos Fuentes, Jean-Paul Sartre, Alfred Kastler, Roger Garaudy, Rudi Dutschke, Jacques Sauvageot, Raymond Aron, Herbert Marcuse, André Malraux y Daniel Cohn-Bendit)

Nº 16 (Agosto 1968)

## CHECOSLOVAQUIA

(Análisis y documentos de la invasión)

Nº 17 (Setiembre 1968)

## MEDELLÍN: LA IGLESIA NUEVA

(Análisis y documentos de la IIª Conferencia General del CELAM)

Nº 18 (Octubre 1968)

## LA PATRIA ORIENTAL

(por Pablo Blanco Acevedo, Edmundo Castillo y Gustavo Gallina)

Nº 19 (Noviembre 1968)

## ORIENTALES Y ARGENTINOS

(por Justino Jiménez de Aréchaga, Oscar H. Brusquera, Eugenio Petit Muñoz, Ariosto D. González y Alfredo Traversoni)

Nº 20 (Diciembre 1968)

## EL RÍO DE LA PLATA

(El problema del Río de la Plata a través de documentos históricos y trabajos sobre el tema por Felipe H. Paolillo, Héctor Gros Espiell, Agustín de Vedia, Elzear Giuffra, Jorge Bayley y artículos de "Marcha").

Nº 21 (Enero 1969)

## MARTÍN GARCÍA

(Agustín de Vedia, Alberto Palomeque, Setembrino B. Pereda, José Aguiar, editoriales de "Marcha", declaración de la cancillería argentina de enero de 1969 y comentarios de la prensa argentina)

Nº 22 (Febrero 1969)

## MONTEVIDEO ENTRE DOS SIGLOS (1890-1914)

(La "belle époque" montevideana por Juan C. Gómez Haedo, Fernando García Esteban, Arturo S. Visca, Susana Salgado Gómez, Angel Curotto, Carlos Rama, Julio C. Abella Trias y Alfredo R. Castellanos)





552

# TEXTOS

**USADOS  
Y NUEVOS**

**LIBROS  
TECNICOS,  
LITERATURA  
CIENCIAS Etc.**

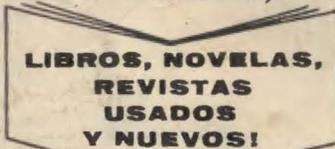
Cuando no necesite los libros  
vendidos por nosotros los

## **COMPRAMOS AL MISMO PRECIO**

que el de venta (incluso los nuevos)  
siempre que nos gaste el importe en  
otros textos, revistas o libros.

### **COMPRAMOS TEXTOS AL CONTADO**

Pagamos la mitad de su precio  
de venta nuevos (deben estar  
en buen estado)



rimbos

# **LIBRERIAS RUBEN**

Casa Central:

**Tristán Narvaja 1736**

entre Cerro Largo y Paysandú • Tel. 41 42 74

(a una cuadra de Sierra y cuatro de 18)

Horario: 9 a 22 • Domingos 7 a 16

No tenemos Librerías en la Avenida Rivera  
ni en la calle Minas.

**NO SE DEJE CONVENCER POR LA PUBLICIDAD  
COMPARE PRECIOS!**