

RELACIONES DE PODER ECONÓMICO Y POLÍTICO. EL CASO DE UNA ACTIVIDAD ECONÓMICA COMO EL TRANVÍA A CABALLO EN EL URUGUAY DE LA MODERNIZACIÓN (1865-1903)

Relations of economic and political power. The case of an economic activity like the horse-drawn tram in the Uruguay of the modernization (1865-1903)

Manuel Talamante Pérez
Université Jean Jaurès, Toulouse Francia

Resumen: A través del análisis de una actividad económica surgida durante el proceso de la modernización en el Uruguay, describiremos las relaciones que nacen entre los actores intervinientes en dicho proceso. Desde el análisis de los directorios de las diversas empresas tranviarias en el Montevideo de finales del siglo XIX, realizaremos un estudio para comprobar las interacciones entre el poder político y económico representado en estas sociedades, así como en los distintos grupos de presión y de sociabilidad que favorecieron el citado proceso. Desde esta perspectiva se comprobará la influencia de las diversas redes e intercambios que tuvieron lugar en un momento de gran especulación financiera e inmobiliaria.

Palabras clave: poder económico, poder político, modernización, tranvía a caballo, grupos de presión.

Summary: Through analysis of an economic activity that arose during the process of the modernization of Uruguay, we describe the relations that developed among the different parties involved in the activity. By studying the records of the various tram companies in the Montevideo of the late nineteenth century, we are able to verify the interaction between the political and economic power represented in these companies, as well as in the different pressure groups of social circles that supported the abovementioned process. From this perspective, this paper sheds light on the influence of the diverse networks and exchanges that took place at a time of great financial and real-estate speculation.

Keywords: economic power, political power, modernization, horse-drawn tram, pressure group.

Introducción

Para la construcción del poder, antes que nada se requiere de una estructura que lo sustente. Por ello, se necesita de una red que mantenga dicha influencia y facilite el encuentro de los actores para obtener los objetivos e intereses que plantean. Las relaciones que conforman dichas influencias y alianzas se pueden producir en lugares y espacios diversos de sociabilidad. Desde los salones, clubes, entidades, hasta los propios partidos e incluso asociaciones profesionales o de intereses mutuos, como es el caso de los directorios empresariales. Acorde con la última entidad mencionada y merced al estudio de una actividad económica en una «estructura de lo cotidiano» (Braudel, 1979), como lo fue el tranvía a caballo en el Uruguay de la modernización y del militarismo entre 1876 y 1886, demostraremos las relaciones que mantuvieron los integrantes de los directorios de las empresas tranviarias montevideanas de finales del *xix* con la vida política y pública en la sociedad uruguaya.

Con este ensayo podremos comprobar la ruptura de los límites de la economía y el comercio de épocas pasadas, así como la importancia de los contactos, el intercambio de flujos e interacciones entre pueblos y los sistemas productivos sobre los que se asientan (Igual, 2016: 24) a la vez que se relacionan con la política en el Uruguay de finales del siglo *xix*. El estudio de una sola actividad económica para poder analizar las relaciones entre el poder político y el económico puede quedar vacío y con ciertas aristas, pero nos puede mostrar también cómo un grupo concreto de individuos se vinculaba en el desarrollo y expansión de la economía de un país de la periferia dentro del «modelo agroexportador» del capitalismo más incipiente y asentado bajo el proyecto liberal.

Hay que resaltar que analizar la actividad del tranvía conlleva muchos más intereses, ya que dentro de este negocio, nos encontramos en paralelo el servicio de abastecimiento de aguas, la limpieza y recogida de basuras, el gas, la construcción y venta inmobiliaria o el mismísimo sector financiero. Es en este último, el de la banca, el que constituye el gran centro de poder económico que ayudó a todo lo anteriormente expuesto, ya que controló áreas estratégicas y sectores claves del desarrollo (Pérez, 2003: 44). Además, la dicotomía entre economía y política se ha convertido en un pilar esencial de la historia del poder e historia social por antonomasia, ya que da por sentado la separación entre ambos conceptos en las sociedades contemporáneas (Paniagua y Piqueras, 1998). La prueba sería la gestión de lo económico y lo social desde el panorama político, ya que la intervención del Estado o las administraciones en ciertas actividades de influencia y mediación hacen posible que los vínculos entre el poder político y el económico se conviertan en eje crucial del desarrollo de las sociedades modernas (René, 1988: 12).

Para comprender la situación hasta aquí expuesta para el Uruguay de la modernización y del militarismo, hemos de presentar antes el contexto en el que se desarrollan. Pero antes de comenzar, y tomando como ejemplo el desarrollo de las grandes empresas y de la expansión económica en el incipiente capitalismo

norteamericano, una minoría de dirigentes societarios que llegaban a producir casi la mitad de la renta nacional de Estados Unidos podían sentarse cómodamente en cualquier sala de cine de barrio (Galbraith, 2004). Aplicando esta idea al pequeño universo del Montevideo de finales del siglo XIX, se podría trasladar por ejemplo a una sala del Club Uruguay, lugar de reunión de la alta sociedad montevideana. Nos referimos a que un pequeño grupo de actores gestionó los intereses económicos y políticos del Uruguay en los primeros años de la modernización y lo introdujo en el panorama internacional.

La prueba de ello fue que bajo el amplio abanico modernizador y de crecimiento especulador que sustentó la economía mundial, y la uruguaya en concreto, con el desarrollo y expansión de Montevideo se aumentó la edificación por la «Ciudad Vieja», se amplió hacia la «Ciudad Nueva», el Cordón, la Aguada, así como a barrios suburbanos de la urbe. Es por esta razón por la que, por decreto de 31 de diciembre de 1861, las zonas antes mencionadas, el Cordón y la Aguada, pasaron a incluirse en la ciudad de Montevideo, por ser «centros de población considerable», lo que en cierta medida se afianzó y desarrolló con la participación uruguaya en la guerra de la Triple Alianza, entre los años 1860 y 1870.

Bajo el estímulo bélico, una gran cantidad de capitales extranjeros propiciaron una «prosperidad financiera» que favoreció el aumento del precio de la tierra para quintas y casas tras el interés de sociedades inmobiliarias, que veían en esta expansión una gran fuente de ingresos para sus arcas personales, ya que los integrantes de estas empresas también formaron parte de directorios de empresas de otros sectores de servicios afines y colaborativos a este crecimiento urbanístico del Montevideo de la época (Castellanos, 1971). Y es en esta línea en la que se encuadra este trabajo, interesado en encontrar las relaciones entre el poder político y el económico a través del análisis de una actividad económica concreta como el tranvía a caballo. Además, podremos responder a cuestiones como: ¿Quiénes conformaron estos grupos económicos? ¿Qué vínculos los unían? ¿Qué representación política obtuvieron? ¿Qué incidencia tuvo el sector del tranvía a caballo en la vida pública de la época? ¿Quiénes fueron, dentro de esos grupos, los que se beneficiaron más abiertamente? Algo parecido se ha realizado en el Uruguay ya desde el punto de vista de la vitivinicultura (Beretta y Bouret, 2004; Bonfanti, 2015), el sector cervecero (Jacob, 2012), el sector financiero (Jacob, 2000), o desde los propios grupos de presión (Beretta, 2016). Es decir, el tratamiento del mundo empresarial y económico en relación con el mundo político ha sido una tónica interesante que tratar en la historiografía uruguaya, por lo que, con estas premisas, este trabajo será un nuevo aporte en esta línea.

En una primera parte se abordarán los orígenes del sector que centra nuestro trabajo. Hay que dejar claro que, merced a la continua modernización del mismo, la existencia de vida de dicha actividad será de escasos cuarenta años, ya que pronto se pasará del caballo como fuerza motora al novedoso sistema de electrificación. Luego, continuaremos con el análisis de los directorios a los

que accedieron las élites locales, nacionales y extranjeras para la conformación de grupos económicos, dejando claro que ante la falta de fuentes propias de las empresas para abordar esta parte, hemos de conformarnos quizá con una pequeña fracción de lo que se trasluce como un tema sugerente e interesante en la historia económica del «paisito». A continuación, tras detectar a los actores intervinientes en estas operaciones, comprobaremos sus vínculos con el poder político y asociativo de la capital uruguaya. Finalizando, con unas conclusiones relativas a los datos tratados en estas líneas, mostramos las relaciones, intercambios y redistribución de intereses. También los vínculos generados en el interior del mundo de la gestión de las empresas, con la dirección de los grupos de interés que influyeron en la política del Uruguay de la «modernización».

1. De los orígenes a la electrificación de las líneas

A finales del siglo XIX, en el Uruguay se afianzaron diferentes grupos modernizadores de la élite, que vieron en el sistema político liberal y en el modelo agroexportador, una opción de progresar y, a su vez, impulsar las transformaciones productivas de un país que hasta ese momento se movía bajo la influencia de sus países vecinos y del gran dominador mundial: Gran Bretaña. Con este panorama, ciertos actores se movieron entre los negocios y la sociedad para poder influir en la política en algunos casos y, en otros, las gremiales a las que pertenecían. Aunque es cierto que al analizar una sola actividad económica, el tranvía a caballo en el Montevideo de la modernización, quizá no se pueda ver con claridad la conformación de los grupos económicos que se crearon para poder beneficiarse mejor del sistema económico que se estaba gestando con la formalización de nuevas instituciones y normas jurídicas que posteriormente otorgaron a la sociedad uruguaya cierta estabilidad y viabilidad para los negocios y la especulación financiera.

Dentro de esta burbuja, se encontraba, como ya hemos comentado, el sector de la construcción y el inmobiliario. Desde sociedades como el Fomento Territorial, la Balsa de Santa Lucía o el Banco Constructor, entre las muchas que se crearon en este período, hasta personas a título individual, como el caso de Francisco Piria y La Comercial, marcaron la urbanización del Montevideo y el crecimiento de la capital merced al aumento de la población del país gracias a la inmigración (Piria, 2002). Este flujo migratorio ayudó a impulsar el desarrollo de las infraestructuras y las comunicaciones entre los núcleos urbanos de reciente constitución. Por ello la reconstrucción de la trayectoria política de los miembros de los directorios de las empresas tranviarias nos aportarán importantes datos sobre la cohesión de un grupo económico concreto que en la mayoría de los casos diversificaba sus «rubros» hasta el punto de introducirse en gremiales, en sus directivas e incluso dar el salto a la política local y nacional. En otros casos, fue al revés, ya que muchos de estos directorios nombraban so-

cios y miembros a destacados actores de la sociedad local como reclamos para los negocios a desarrollarse y, así, poder influir en las decisiones de las políticas de la Junta Departamental de Montevideo e incluso en las bancadas del Parlamento merced a concesiones y demás derechos que requirieran para la construcción y formalización de nuevas sociedades (Talamante, 2017).

Es en este contexto de expansión, crecimiento inmobiliario y financiero en el que nace la primera empresa tranviaria del Uruguay. Con la protección de la Sociedad Anónima Ferrocarril a La Unión, fundada en 1868 y con un capital de 250.000 pesos repartidos en 2.500 acciones de cien pesos cada una, el Tranvía de La Unión se convirtió en el primer medio de transporte para los habitantes de Montevideo con esta denominación. Atrás quedaban las diligencias y otros medios de comunicación típicos del Uruguay «pastoril y caudillesco». En este proyecto se encontraba lo más selecto de la alta sociedad uruguaya, cuestión que desgranaremos en la segunda parte de este artículo, el tranvía contaba con dieciséis vagones de pasajeros, distribuidos seis en primera, cuatro en segunda y seis en la carga. Además, disponía de recursos y materiales para construir seis vagones más.¹

Tras varios años de crecimiento en cuanto al aumento de pasajeros y rieles, los conflictos con la Junta Económica Administrativa no se hicieron esperar, ya que entre 1872 y 1873, los enfrentamientos fueron continuos por la recalificación de las vías y los problemas que ocasionaron por el tránsito de los vagones,² o por el corte de la plaza Cagancha impidiendo el buen discurrir de los trayectos a causa de unas obras,³ y las consecuentes reclamaciones por el adquirentamiento tras la realización de las obras antes mencionadas.⁴

La segunda empresa tranviaria del Montevideo modernizador fue la del Tranvía al Paso Molino y el Cerro, que nacía con la protección de un grupo formado por miembros del patriciado uruguayo que veía en este sector una nueva forma de ingresos para sus negocios. Contaba con un capital de 30.000 pesos en acciones y el coste para construir la línea superaba los 100.000 pesos,⁵ cifras elevadas para la época. Aunque la concesión fue otorgada en agosto de 1868, hasta comienzos de 1870 no se aprobaron los estatutos que regirían el devenir de dicha sociedad.⁶ Asimismo, en marzo de 1870, Amaro Siena, gerente de la sociedad, solicitó a la Junta Económica Administrativa de Montevideo (JEA), dos desvíos de cara al buen funcionamiento de la línea de más de 200 metros y elevado al Ministerio del Gobierno para su posterior aprobación.⁷

1. *El Siglo*, Montevideo, 23 de mayo de 1868, pág. 1.

2. Junta Económica Administrativa (JEA), Montevideo, expediente, núm. 868, 1872.

3. Archivo General del Poder Judicial (AGPJ) Uruguay, escribano Jacinto Vidal, Protocolo núm. 108, 11 de febrero de 1873.

4. JEA, expediente núm. 863, 1873.

5. Archivo General del Poder Judicial (AGPJ), Uruguay, escribano José A. Freitas, protocolo núm. 102, 28 de agosto de 1868.

6. *El Siglo*, Montevideo, 12 de marzo de 1870, pág. 2.

7. JEA, Montevideo, expediente núm. 485, 1870.

Casi un año más tarde, el 18 de abril de 1871, Liborio Etchevarría transfería a sus socios en una declaratoria realizada ante el escribano Jacinto Vidal parte de la concesión obtenida para la construcción e instalación del Tranvía del Este,⁸ cuyo servicio se inauguró a finales de octubre de 1871. Nuevamente, los ramales constituidos del servicio tranviario en Montevideo iban casi en paralelo a la constitución y creación de los ferrocarriles uruguayos, en total connivencia con la expansión inmobiliaria de la capital. Dentro de este período de crecimiento urbanístico y especulación financiera, los intereses extranjeros empezaron a sentirse; este fue el caso de la compañía formada con capital brasileño y en Río de Janeiro, el 27 de abril de 1872 por Víctor José Freitas dos Reis con la denominación Ferrocarril de Montevideo, y conocido más adelante por el nombre Tranvía del Reducto.⁹

Un mes después, Freitas transfirió la concesión al Ferrocarril de Montevideo y se unía a la sociedad Bernardo Caymary, comprometiéndose a construir la línea y una estación a las afueras, además de entregar un total de veinticinco vagones y doscientos cincuenta caballos.¹⁰ Años más tarde, el 19 de noviembre de 1880, Freitas vendió la sociedad a un grupo empresarial de origen uruguayo involucrado en otros negocios relacionados con el Estado y demás servicios.¹¹ A su vez, y en plena época de Reus, esta sociedad tranviaria vendió la empresa a la Compañía Nacional de Créditos y Obras Públicas del Banco Nacional, dirigida por Emilio Reus, que tomó posesión de la misma a comienzos de noviembre de 1888.¹²

De igual forma, en diciembre de 1873, se aprobaron ante el Ministerio de Hacienda los estatutos de la Sociedad Anónima Tranvía Oriental. Dicha concesión otorgada a Ricardo Usher, Antonio Susso y Eleuterio Casal tenía un capital de 600.000 pesos en acciones de cien pesos cada una, y la duración de la sociedad era para veinte años. La inauguración del servicio de esta línea tuvo lugar el 7 de febrero de 1875,¹³ y se mantuvo bajo los intereses de este grupo económico hasta finales de 1879, en pleno período militarista de Lorenzo Latorre.

Es en este momento cuando aparece la figura de Antonio Piaggio. Este empresario de origen italiano diversificó sus negocios en varios sectores, apoyó al gobernador provisorio para hacerse con el poder en 1876 y obtuvo tiempo después parte de la concesión por 75.000 pesos. Asimismo, durante la época de Reus, sufrió la gestión y la crisis de la Compañía Nacional de Créditos y Obras Públicas, llegando incluso a un remate de la propia línea. Finalmente, y tras su recuperación, será una de las sociedades que duren hasta comienzos del si-

8. AGPJ, Uruguay, escribano Jacinto Vidal, protocolo núm. 524, 18 de abril de 1873.

9. AGPJ, Uruguay, escribano Jacinto Vidal, protocolo núm. 608, 27 de abril de 1872.

10. AGPJ, Uruguay, escribano Juan Francisco Moratorio, protocolo núm. 63, abril de 1881.

11. AGPJ, Uruguay, escribano Juan Francisco Moratorio, protocolo núm. 25, octubre de 1881.

12. *The Express*, Buenos Aires, 1 de noviembre de 1888, pág. 2.

13. *Telégrafo Marítimo*, Montevideo, 10 de febrero de 1875, pág. 3.

glo xx, electrificándose en 1905¹⁴ y vendiéndose a un conglomerado empresarial con el nombre de La Trasatlántica, en el año 1906.¹⁵

Como comentamos con anterioridad, la relación entre el ferrocarril y el tranvía fue a veces de la mano y el caso del Tranvía Pocitos, Buceo y Unión es el ejemplo más claro. Sus estatutos se aprobaron el 12 de marzo de 1874, y su servicio quedó inaugurado el 7 de febrero de 1875, la misma fecha que el Oriental. La concesión fue de dieciocho años y el capital social fue de 250.000 pesos en cien acciones de 250 pesos.¹⁶ Lo interesante de este servicio fue que parte de su ramal quedaba abierto para el transporte de las basuras del servicio de la JEA, con lo que el intercambio y el beneficio entre la empresa y el gobierno local fue incesante hasta que en la asamblea general extraordinaria del 2 de octubre de 1888 se decidió la venta de la empresa a la Compañía Nacional de Créditos y Obras Públicas.¹⁷

Como podemos comprobar, la compañía de Reus estuvo involucrada en la compra de casi la totalidad de los servicios tranviarios del Montevideo de la época. Eso sucedió de igual manera con la Empresa de Corrales y Ferrocarril del Norte, que, con un capital de 307.200 pesos, se convirtió en una de las sociedades de transporte con más volumen económico e inversión hasta el momento. La sociedad surgió el 21 de mayo de 1873 de la unión de varios actores muy relevantes de la sociedad rioplatense. Contaba con Mario Pérez, Francisco Noceti, Mauricio Llamas y Enrique Fynn, todos ellos, integrantes de diversos grupos de interés y económicos de la región.¹⁸ Esta sociedad duró hasta 1885, año en que se disuelve y sus bienes son vendidos a la Sociedad Anónima Ferrocarril y Tranvía del Norte, quedando casi en las mismas manos.¹⁹

A finales de 1888, los rumores de venta e interés de la empresa de Reus en esta sociedad se asentaron en los círculos comerciales de Montevideo.²⁰ Finalmente, los murmullos se convirtieron en una realidad, la compañía de Reus se hizo con la sociedad, lo que provocó diversas protestas de algunos accionistas que se oponían a cualquier tipo de venta.²¹ Esta se produjo en un momento crítico en la economía uruguaya y mundial en general, lo que provocó ciertos movimientos en la dirección de la empresa y que, al igual que con las otras sociedades vinculadas a los negocios de Reus, el Gobierno tuviera que entrar en liza con la compra de acciones, ya que por entonces se hallaba en crisis el Banco Inglés, que era uno de los mayores poseedores de acciones de la maquinaria de Reus.

14. AGPJ, Uruguay, escribano Osvaldo Acosta, protocolo núm. 239, 19 de mayo 1905.

15. AGPJ, Uruguay, escribano José Durán y Vidal, protocolo núm. 50, 4 de febrero de 1907.

16. Biblioteca Nacional del Uruguay, Sala Uruguay, Folleto Estatutos Tram-Vía al Buceo.

17. AGPJ, Uruguay, escribano Marcelino Díaz, protocolo núm. 562, 31 de octubre de 1888.

18. AGPJ, Uruguay, escribano Juan José Aguiar, protocolo núm. 40, 21 de mayo de 1873.

19. AGPJ, Uruguay, escribano Carlos Barros, protocolo núm. 219, 1 de julio de 1885.

20. *El Ferrocarril*, Montevideo, 8 de octubre de 1888, pág. 2.

21. *La Razón*, Montevideo, 10 de enero de 1890, pág. 3.

Finalmente, casi la totalidad de acciones de esta sociedad pasó a manos del grupo de influencia de Julio Herrera y Obes, presidente del Uruguay, y se mantuvo firme ante la crisis hasta llegar a finales de 1906, cuando se vendieron sus acciones a un conglomerado extranjero que electrificó el servicio y se mantuvo durante los comienzos del siglo xx. La extensión de los kilómetros de las líneas tranviarias en Montevideo en el año 1888 alcanzaba un total de 138.042 kilómetros de la Sociedad Tranviaria: T. a La Unión, 31.129; T. del Paso Molino, 23.315; T. del Este, 13.477; T. del Reducto, 20.622; T. Pocitos Buceo y Unión, 18.153; T. Oriental, 14.062; y T. del Norte, 17.290. Según los estadistas de la época, las líneas tranviarias y dicho sector aumentaron hasta 1888 llegándose a decir que «no había calle que no poseyera alguna línea» (Wonner, 1889: 3).

Esta aseveración demostraba el momento de expansión y crecimiento económico sustentado por la especulación financiera hasta que en 1890, casi la mayoría de las líneas licitadas se encontraban en manos de una sola empresa, la Compañía Nacional de Créditos y Obras Públicas. Dicha entidad compró la de La Unión por 504.000 pesos; la del Reducto por 470.000 pesos y la del Este por 315.000 pesos. Dichas adquisiciones superaban el millón de pesos de la época, y demostraban la importancia y relevancia de dicha actividad económica, ya que se vislumbraban las infinitas posibilidades merced a la electrificación de los ramales. El negocio era tal, que además de las empresas ya consolidadas, en plena época de Reus, se crearon catorce proyectos de nuevas empresas o líneas tranviarias. Claro está, no todas obtuvieron los permisos pertinentes de la JEA, e incluso, ni se llegaron a crear ante la crisis económica que acechaba la región a finales del xix.

Los planes empresariales fueron propuestos por financieros, políticos, comerciantes y demás elementos de la alta sociedad rioplatense. Uno de los que fueron aceptados fue la concesión otorgada a Luis Rodríguez Larreta de una «línea de ferrocarril urbano con dos ramales» que se iniciaba muy próxima a la estación Central del Uruguay y que, con muchos cambios a los inicialmente proyectados, abrió al público por un corto espacio de tiempo a comienzos de 1889. De igual manera sucedió con la concesión otorgada por la JEA a la compañía Hausen y Cía., el 20 de diciembre de 1887.

En ese mismo mes y año se concedió a Augusto Despouy una concesión de un tranvía rural entre la quinta de Castro y Miguelete por la Tablada. Asimismo, en trámite se encontraron las líneas propuestas por Castillo, por Mateo Magariños y Juan Campisteguy, o la que el propio Francisco Piria y un grupo empresarial conformado por los hermanos Capurro, Aguiar, Ewans y la Bathes Stock y Cía. pretendían unir la rambla sur de los baños de la playa Capurro en dirección al Miguelete, cruzando varios pueblos y llegando hasta el cerro. Otras concesiones que se encontraron en trámite fueron las de Luis Cayarda con capitalistas argentinos, la de Alfredo Bocage y R. Pealer, la de Pedro Carvé, otra de Pedro Gadea y la de Américo Álvarez. junto a Enrique Alonso. presentada en agosto de 1888. Además, se unía la caduca por la JEA de Eduardo Amaro. Sumando todas las líneas hasta aquí expuestas, y calculando la extensión de los

kilómetros proyectados, se llegaría a una suma en 1890 de 164.488 kilómetros, una cifra más elevada que la existente en Buenos Aires por 147.798 kilómetros, lo que demostraba la burbuja especuladora existente en el Uruguay de la modernización.²²

2. Las «puertas giratorias» en el Montevideo de la modernización

Como hemos podido comprobar, el sector del tranvía a caballo en el Uruguay contó con un crecimiento y desarrollo exponencial fuera de toda duda. Se convirtió en una actividad económica creciente a la sombra de otras actividades y ante la especulación financiera del momento vivido durante la década de los ochenta del siglo XIX. Este trabajo es un aporte científico basado en la historia social y económica. Por ello debemos decir que, siendo la historia económica una ciencia cuantitativa, haremos uso de la estadística (Hobsbawm, 1999: 11) y basaremos esta parte del artículo en cálculos y cifras a sabiendas de que no son plenos e incluso limitados por falta de documentación oficial de las empresas y las fuentes históricas en el Uruguay. Para mostrar esta realidad hemos contado con el aporte de los trabajos de Saldaña (1945) y Cheroni (1966) que nos ayudarán a comprobar las relaciones del poder económico del tranvía con el poder político en el Uruguay de la época analizada.

A continuación analizaremos los distintos directorios de las diversas sociedades tranviarias y comprobaremos sus vínculos con el mundo de la política local y nacional. Comenzaremos con el Tranvía a La Unión por ser la empresa inicial del ramo instalada en Montevideo. En la constitución del primer directorio nos encontramos a Juan Mac-Coll, Marston García, Miguel Álvarez, Agustín de Castro, Luis Fleury, Luis Sauze, Juan Miguel Martínez, Pedro Varela y Francisco Antonino Vidal. Mirando uno por uno a los integrantes de este cuadro de mando, comprobamos a primera vista la importancia y relevancia de los integrantes del órgano de gestión de la empresa. Como se puede observar, de nueve miembros, nos encontramos con dos presidentes de la República, Varela y Vidal, lo que denota la relevancia de esta sociedad y de sus socios, ya que el resto de los miembros son destacados actores del patriciado uruguayo y altos cargos ministeriales, como Castro o Juan Miguel Martínez, según una elaboración propia.

22. *El Imparcial*, Montevideo, núm. 171, 8 de diciembre de 1888, pág. 3.

Miembros directorio	Diputado	Senado	JEA	Poder Ejecutivo
Juan Mac-Coll		×		
Miguel Álvarez	×			
Agustín de Castro			×	×
Juan Miguel Martínez	×	×	×	×
Pedro Varela	×	×	×	×
Francisco A. Vidal	×	×	×	×

Juan Miguel Martínez, una figura de preeminencia social y económica, se convirtió en un referente político tras ser uno de los integrantes de la Asamblea de Notables del 14 de febrero de 1846, además de convertirse en consejero de Estado en ese mismo período fundacional del Uruguay. Además, fue diputado por Paysandú en dos legislaturas, entre los años 1841 y 1846, para luego ser senador por Maldonado y Montevideo entre 1852 y 1862, pasando a ocupar la vicepresidencia del cuerpo en todos sus mandatos, lo que lo convirtió en un referente político que compaginaba la vida pública con sus negocios en varios sectores económicos del país. De igual forma, en el momento de la fundación de la sociedad, ocupaba la vicepresidencia del Gobierno departamental de Montevideo desde 1865, lo que en cierta medida podría haber favorecido la instalación de dicha sociedad.

Por su parte, Juan Mac-Coll ocupó en dos ocasiones la vocalía del gobierno capitalino entre 1865 y 1868. Era un comerciante y empresario del ramo financiero y rural, a lo que se unía el transporte y los seguros. Por su parte, Miguel Álvarez tuvo vínculos comerciales con empresas de la otra orilla del Plata y fue diputado por Montevideo entre los años 1857 y 1858. Otro de los miembros destacados de este primer directorio fue Agustín de Castro, que formó parte del ejecutivo durante los gobiernos militaristas y, además, integró el gobierno local hasta en cuatro ocasiones en esta etapa, al ocupar la presidencia, vicepresidencia y vocalía de la JEA. Además, sus vínculos familiares y militares le permitieron hacerse un hueco en el período civilista. Para concluir con este primer directorio, hemos de hacerlo con dos presidentes de la República, como ya hemos reseñado con anterioridad.

Nos referimos a Pedro Varela, que se hizo cargo del país tras un golpe de Estado y que este sufrió con la denominación del «año terrible». Esto se debió en parte a la situación de crisis económica, social y política en el contexto internacional y a situaciones fuera de todo control, como sequías y enfermedades que azotaron al país en 1875. Varela ocupó las bancadas del gobierno local en dos ocasiones, en la misma etapa que los miembros de este directorio, 1865-1868, así como del Senado por Florida y Durazno tras el periplo local y la presidencia años más tarde. De igual forma, Vidal fue un personaje muy interesante en la historia política del Uruguay, ya que se convirtió en presidente interino de la Repú-

blica hasta en dos ocasiones y una vez de la presidencia de la JEA, además de ser diputado y senador por Montevideo, Minas y Paysandú, entre 1870 y 1890.

Por su parte, los que no vincularon su vida comercial con la política de forma abierta fueron Luis Fleury, Marston García, Luis Sauze, de los que no tenemos constancia de que participaran en Ejecutivos, ni en legislaturas nacionales ni en gobiernos de la capital, no quiere eso decir que no participaran en la gestión pública y política de otros departamentos del país. Con los datos aquí expuestos del primer directorio del Tranvía a La Unión, vislumbramos la connivencia del poder político con el económico y empresarial, lo que demuestra la relación de ambos poderes en el momento de la constitución de la empresa, ya que muchos de los que conformaron esta sociedad en 1868 estaban participando en la gestión del poder departamental en ese momento fundacional.

Además, tras los ya reseñados, hay que añadir a los relevados en las diversas fuentes a lo largo de la vida de esta empresa, que al no poseer fuentes oficiales de la misma, se ha hecho complicado poder hacer un análisis completo de la historia de la sociedad. Entre los futuros integrantes a los diversos directorios del Tranvía a La Unión a lo largo de veinticinco años nos encontramos a: Augusto Hoffmann, Walter Congreve, Carlos Crocquer, Emilio Castellanos, Justo Corta, Federico Yarrow, Enrique Andersson, Juan J. Hore, Emiliano Ponce de León, Henry Harley, Juan Oldham, Murray Wilson, Antonio Piaggio y Carlos Zumarán. De todos ellos, solo Emilio Castellanos ha compaginado el poder político en la misma etapa que los primeros integrantes del directorio, pero representando a Tacuarembó y Maldonado como diputado en dos ocasiones. Por su parte, Emilio Ponce de León participa en el gobierno local a finales del siglo XIX.

En total, de los veintitrés actores integrantes en los diversos directorios encontrados en la historia del Tranvía a La Unión, nos encontramos con dos presidentes de la República, 8,69%, y un presidente de la JEA, 4,3%. Además, seis ocupan la bancada local antes de la fundación de la empresa por un total de 26%, y otros cinco han participado en la vida política nacional y en los negocios tranviarios por un 21,7%. Se concluye con el dato genérico de que ocho miembros de los directorios estudiados han participado en cualquiera de los dos poderes en el Uruguay, el local y el nacional: 34,78%.

Estos datos demuestran que los integrantes de estos directorios en sus comienzos sí estaban más relacionados con la vida política y pública del Uruguay, y podríamos aseverar que el poder económico y el político iban de la mano, pero como comprobaremos en el siguiente apartado, quizá estaban más influidos por los grupos de interés y el corporativismo, o sea, constituyendo una emanación espontánea de la sociedad, ya que las coincidencias o intereses mutuos hacían lo conveniente para el individuo y lo conveniente para la colectividad de la sociedad (Berger, 1988).

La segunda empresa tranviaria que desgranaremos será la del Tranvía Paso Molino y Cerro. Tras la concesión otorgada por el Gobierno a Fauverty, hizo una declaratoria a los socios que estaban detrás del proyecto. Este sistema de concesión reflejaba la relevancia de los interesados, ya que se licitaba un proyecto

al que un particular postulaba de forma individual y, tras obtenerla, hacía una declaratoria ante un escribano de confianza en el que se certificaba el contrato social de la empresa. Este fue el caso de esta sociedad, ya que, tras ganar la licitación Fauverty, ante el escribano José Freitas se mostraba la realidad del grupo empresarial. En 1868, los socios de este grupo económico fueron Emilio Berro, Vicente López, Aurelio Berro, Pedro Piñeyrúa, Gualberto Méndez, Francisco Gómez, Teodoro Reissig, Federico Berro, Juan Pedro Leonardo, Juan Ramón Gómez y la sociedad Herrera & Eastman. Todos ellos, hombres prominentes de la sociedad uruguaya y de las finanzas del país. A lo que hay que añadir sus vínculos con la vida política de la República.

A los ya mencionados, se deben sumar Amaro Sienna, gerente de la empresa; Ramón Arocena, J. B. Marini, Carlos Arocena, Juan Sardá, Tomás Eastman, J. J. Hore, Francisco Lanza, Federico Hamilton, Ricardo Carassale, Adolfo Vaeza Ocampo, Francisco J. Piñeyro, Ernesto Behrens, Augusto Hoffmann, Mauricio Llamas y Werner Quincke, participantes en la dirección del conglomerado empresarial. Contamos pues con un total de veintisiete miembros en dicha sociedad, según los datos de elaboración propia.

Miembro directorio	JEA	Diputado	Senado	Ejecutivo
Aurelio Berro			x	x
Emilio Berro		x		
Juan Ramón Gómez	x	x	x	x
J. B. Marini	x	x	x	
Gualberto Méndez			x	x
Pedro Piñeyrúa	x			
Amaro Sienna	x			

Del corpus de la sociedad, solo siete compaginaron la vida política con la empresarial de este ramo, o sea, un 25,9%. Ellos fueron: J. F. Marini, vocal en tres ocasiones en la JEA entre los años 1871 y 1880, en pleno período de influencia militar. De igual forma, ocupó las bancadas del Senado y de la Asamblea en cinco ocasiones, la última en la etapa liderada por Santos y a la cual renunció en 1886. Compaginó sus funciones públicas con las de empresario del sector inmobiliario y agropecuario. Por su parte, los negocios de la familia Berro iban desde el sector rural hasta el mundo de las finanzas. Destacó Aurelio Berro, ya que compaginó sus negocios con la vida política al ocuparse de tareas ministeriales en pleno período militarista e implicarse en la perpetuidad de la dictadura de Lorenzo Latorre en 1877.

Otra de las familias influyentes del Montevideo de la época, los Gómez, por mediación de la diversificación de sus inversiones, se encontraban en diversos rubros y denotaban la importancia de la misma en la capital que se expandía. Juan Ramón Gómez forma parte en tres ocasiones del Gobierno municipal y

ocupa la presidencia, vicepresidencia y una vocalía, demostrando la relevancia de este personaje en el ámbito público y político local, ya que además se apropió, en el momento en el que nacían las empresas tranviarias, de una silla como diputado por Montevideo y, en pleno motín de Varela, de una senaduría por la capital. Otro exponente del patriciado representado en el directorio de esta sociedad fue Gualberto Méndez, ministro de Relaciones Exteriores durante la etapa de Lorenzo Latorre, que se sentó en el Senado en el período de Santos, hasta que la muerte le llegó en 1883.

De igual forma, otro exponente del mundo comercial que compaginó su vida económica con la política fue Pedro Piñeyrúa. Ocupó la vicepresidencia del gobierno municipal años antes de que la expansión de Montevideo fuera una realidad. Asimismo, Amaro Sierra, socio y gerente de la sociedad, participó en la gestión de la municipalidad en dos ocasiones, lo que le ayudó en el día a día de la empresa al conocer los entresijos de la administración.

El siguiente conglomerado empresarial a tratar será el Tranvía del Este, una concesión otorgada a Liborio Etchevarría en 1871 y que contaba con socios integrantes de la familia Márquez —hijos, viuda y yernos de Carlos María Márquez, Anselmo y Carlos, Antonia y Emilio Fernández—, con Joaquín Lucio de Araujo, Juan Pedro Ramírez, Enrique Fynn, Bruno Mas, Félix Buxareo, Lorenzo Saborido y Doroteo García.²³ Asimismo, en el transcurrir de los años, forman parte de los directorios de esta empresa Francisco Gómez —ya pertenecía a la del Reducto—, Alfredo García Lagos, Carlos María Querencio, Miguel Garbisio, Juan Hore, Luis Carassale y Carlos Casaravilla. Hasta que el 1 de diciembre de 1888 la Compañía Nacional de Emilio Reus toma posesión de la línea y se conforma un nuevo directorio formado por Juan Gorlero, Antonio Podestá, Carlos Honoré, Pedro Acosta y Carlos Gaudencio. Un año después, con capital extranjero y a punto de quebrar por la crisis que se cernía sobre la economía uruguaya, el último directorio del que tenemos constancia fue el formado por Eduardo Casey, Herminio Areco, Antonio Lussich, Nicolás Storace y José María Furest.²⁴ En total, los integrantes a los órganos de dirección de esta empresa fueron veintiocho actores de una gran diversidad socioeconómica. De igual manera, los vínculos de parentesco primaban como en los anteriores casos, lo que denota la preminencia de estas familias en los negocios de la capital.

Destaca Carlos Márquez, que a pesar de fallecer antes de la inauguración del servicio, formó parte de la sociedad durante el proceso de la concesión y de los gobiernos locales y representó a Montevideo en la Asamblea nacional. De igual forma, la familia Ramírez, de orígenes patricios, estuvo representada en el directorio de esta sociedad bajo la personalidad de Juan Pedro Ramírez, que a su vez, durante su vida, formó parte de diversos ejecutivos de la República, vocal de la JEA, y representó a Cerro Largo siendo diputado y senador en siete ocasiones.

23. AGPJ, Uruguay, escribano Jacinto Vidal, protocolo núm. 524, 18 de abril de 1871.

24. AGPJ, Uruguay, escribano Gervasio Muñoz, protocolo núm. 62, 20 de agosto 1889.

De igual modo, otra de las familias con más relevancia económica del Uruguay, la Buxareo, de origen español, también estuvo representada en este negocio empresarial. Félix Buxareo formó parte del directorio en sus inicios, al igual que de la Junta Departamental y del Senado en una ocasión representando al Departamento de Rivera. Otro de los referentes políticos de los tiempos fundacionales del Uruguay, Doroteo García, formó parte de esta empresa y representó a Montevideo en el Parlamento en dos ocasiones, años antes de la formación de esta sociedad empresarial. Destacable es el caso de Carlos Gaudencio, que por dos períodos fue el jefe político de Montevideo, justamente en el momento de crecimiento y expansión de la sociedad y justo antes del Gobierno de Latorre. Asimismo, Herminio Areco y Alfredo García Lagos compaginan sus negocios rurales y otros emprendimientos con la participación en el gobierno local en una ocasión. Para concluir, hay que mencionar a Carlos Honoré, que durante los gobiernos militaristas se asocia a Ernesto Courtin en negocios de construcción con el Estado y forma parte del Parlamento en tres ocasiones representando a Montevideo, Durazno y Soriano.

Miembro directorio	JEA	Diputado	Senado	Ejecutivo
Carlos Márquez	x	x		
José Pedro Ramírez	x	x	x	x
Félix Buxareo	x		x	
Doroteo García		x		
Alfredo García Lagos	x			
Carlos Honoré		x		
Carlos Gaudencio	x			
Herminio Areco	x			

Los datos extraíbles del análisis anterior nos deja lo siguiente: un 28% (8) de los actores integrantes en los directorios empresariales del Tranvía del Este compaginan su actividad empresarial con la política a lo largo de su vida. Predomina el poder local, ya que seis actúan en la Junta Departamental, lo que nos da un 21%. Mientras que cinco solamente participan en el poder nacional, ya sean como senador o diputado, o sea, un 17%. Cuando ajustamos los datos, solamente un actor ocupa todas las facetas políticas en el Uruguay, José Pedro Ramírez, lo que refleja la relevancia de dicho personaje.

En lo que respecta al Tranvía del Reducto, uno de los que menos existencia tuvo, ya que fue uno de los primeros adquiridos por la Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas (CNCOP), nuevamente aparece la figura de Fauverty. Tras la obtención de su concesión se la vende a empresarios brasileño,s como ya hemos comentado con anterioridad, que a su vez se lo ceden a la sociedad

colectiva de Julio Mendeville, José Sosa Díaz, Enrique Platero y Adolfo Latorre.²⁵ Reseñable de este grupo es la única participación directa en la vida política de Enrique Platero, que participó en la gestión departamental en dos ocasiones, una siendo presidente y otra como vocal en el período en el que Lorenzo Latorre fue gobernador provisorio y presidente de la República. Asimismo, los lazos familiares también fueron una tónica, ya que el hermano de José Sosa, Julio Sosa, participó en la gestión local. En resumidas cuentas, en esta pequeña empresa podemos comprobar de forma muy clara la relación poder político y poder económico. Una tónica en el Uruguay de la modernización y del militarismo.

Por su parte, el Tranvía Oriental, uno de los de más vigencia en la tracción animal, contó con una amplia representación de actores relevantes en sus directorios. Además, la coparticipación en diversas empresas se convirtió en una tónica a tener en cuenta para un futuro análisis. De los orígenes en los que se aprobaron los estatutos, hay que mencionar a Ricardo Usher, Antonio Susso y Eleuterio Casal. En este grupo, es destacable la figura de Casal, ya que compagina sus negocios del ferrocarril de Palmira-Maldonado, de minas en Tacuarembó y del tranvía con la actividad política local, ya que es vocal de la JEA de Montevideo entre 1873 y 1875.

Un año después aparecen en la dirección Juan Quevedo, Ricardo Ellicot y Pedro Lastarria, de renombre familiar, pero sin participación activa en la vida política local o nacional de la República. Asimismo, Eduardo van de Velde, de origen belga y con capital suficiente como para comprar la participación de Ricardo Usher por 35.000 pesos.²⁶ En 1879, Juan Dellazopa se hace con la adjudicación de dos tercios de la sociedad por 106.490 pesos ante la situación precaria en la que se encuentra la empresa.²⁷

Ya entrando en la década de los ochenta, Antonio Piaggio y José A. Martinelli aparecen en la dirección de la sociedad, justamente antes de la adquisición de la CNCOP de dicha sociedad en 1889. A finales de 1890, en plena crisis económica y con la empresa de Reus en bancarrota, Antonio Piaggio, José A. Martinelli, Felipe Montero y Teresa Martinelli se hacen con ella y queda en manos de esta sociedad hasta que en 1906 se vende a la Trasatlántica y queda de directorio Werner Quincke, Augusto Schotz, Alfredo Arocena y Francisco Lanza.²⁸ De esta sociedad destacan muchos de los nombres, además de repetir en otros directorios, pero su relevancia política no se refleja, tal y como ya hemos mencionado con anterioridad.

Siguiendo con las otras empresas, le toca el turno al Tranvía a Pocitos, Buco y La Unión, cuyo primer directorio fue conformado por Francisco Estéves, Fedrico Tappen, Juan José de Herrera, Emilio Castellanos y Arturo Towers. En-

25. AGPJ, Uruguay, escribano Juan Francisco Moratorio, protocolo núm. 63, 24 de febrero de 1881.

26. AGPJ, Uruguay, escribano Jacinto Vidal, protocolo núm. 738, 31 de julio de 1874.

27. AGPJ, Uruguay, escribano Juan Albistur, protocolo núm. 77, 29 de septiembre de 1879.

28. AGPJ, Uruguay, escribano José Durán y Vidal, protocolo núm. 50, 4 de febrero de 1907.

tre estos nombres destaca la figura de Herrera, ya que fue uno de los fundadores del Partido Nacional, además de conformar una de las familias políticas y económicas más duraderas de la historia del Uruguay pues sus herederos llegan hasta el día de hoy en un primer plano político. Juan José fue diputado por Canelones, San José y Montevideo, mientras que su hijo, Luis, participó en los gobiernos locales y nacionales. Por su parte, la otra figura preeminente de este primer directorio fue Emilio Castellanos, que representó a Tacuarembó y Maldonado en la Cámara Alta en dos ocasiones, además de pertenecer a otra de las familias patricias rioplatenses. Ya en pleno Gobierno de Varela, y un mes antes del golpe de Latorre, renuncia todo el directorio convocándose a los accionistas a una asamblea general para nombrar a los nuevos dirigentes.²⁹

Tras la asamblea y una vez solucionados diversos problemas internos de la sociedad, Máximo Nin, Rafael Pastoriza, Juan Costa y Antonio Pittaluga conforman el núcleo duro de la nueva entidad, a la que se incorpora Anselmo Dupont. A colación de la situación financiera en la que se encontraba la sociedad, en 1884 se crea una nueva directiva que regirá el devenir de la empresa durante un año, y estarán presentes Tomás Eastman, Tomás Farrels, Dionisio Lastreto, Tejada y Francisco Lanza. Un año después, el 7 de febrero de 1885, con la presidencia de Máximo Santos, el nuevo directorio quedará integrado por Juan Artagaveitia, Francisco Lanza, Víctor Guani, Dionisio Lastreto y Joaquín Roig.³⁰

Ya en marzo de 1888, unos meses antes de la adquisición de la empresa por la CNCOP de Reus, se une al directorio Francisco Piria, uno de los personajes más influyentes de la sociedad montevideana y precursor del movimiento expansionista inmobiliario de la capital. De todos los mencionados con anterioridad hay que destacar a Máximo Nin, de orígenes patricios y de gestión de la JEA desde tiempos de la colonia. Además de Juan Costa, diputado por Florida y Montevideo en dos ocasiones, lo que denota nuevamente la relevancia de los integrantes en los directorios empresariales del poder económico, al que se une la figura de Francisco Piria, que ya en su última etapa de vida participó en la Asamblea constituyente del 25 de junio de 1933 por el Partido Nacional tras convertirse en una de las mayores fortunas del Uruguay.

Para concluir con el análisis de los directorios de las empresas tranviarias a caballo que funcionaron durante el siglo XIX por las calles de Montevideo, vamos a concluir con el Ferrocarril y Tranvía del Norte. Teniendo sus orígenes en la Empresa de Corrales y Ferrocarril del Norte con capital argentino, sus primeros gestores fueron Mario Pérez, Francisco Nocetti, Mauricio Llamas y Enrique Fynn. Un auténtico poder económico en el Río de la Plata, en el que se mezclaban todo tipo de inversiones y negocios. Mario Pérez fue diputado entre 1868 y 1869 por Canelones. Nocetti y Fynn, al ser argentinos, no podían participar en la política nacional, pero de una forma u otra se convirtieron en miembros de

29. *El Siglo*, Montevideo, 10 de febrero de 1876, pág. 3.

30. *El Telégrafo Marítimo*, Montevideo, 7 de febrero de 1885, pág. 4.

grupos de presión o de interés que marcaron en muchas ocasiones la política del país.

Por su parte, Mauricio Llama fue un empresario que diversificó la cartera de sus negocios, al igual que participó en otros directorios de sociedades tranviarias. En el transcurrir de la vida empresarial de la sociedad, se unieron a los diversos directorios Carlos María de Pena, Luis Eduardo Piñeyro, Enrique Wilson, José B. Iglesias, Prudencio Ellauri, Juan José Irisarri, Quiñones, Juan Campistegui, Werner Quincke, Minelli y el propio Estado al poseer 870 acciones en 1906. Esta intervención del Poder Ejecutivo con la compra de acciones suponía la intervención del gobierno en el desarrollo empresarial de la sociedad, una tónica habitual en el Uruguay. Para ir terminando con este bloque, debemos mencionar que de los últimos actores citados, la participación política de estos hombres de negocios fue en ciertos momentos normal, ya que los intereses privados y los públicos se entrecruzaban.

Tras visualizar todo lo mencionado hasta este momento, es interesante la conformación de diversos conjuntos de individuos que reprodujeron relaciones «endogámicas» en el mundo empresarial y el político. Nos referimos a que se repiten las uniones familiares en los diversos directorios de dirección de las sociedades, a lo que habría que añadir, en caso de que se tuvieran, los listados de accionistas, que refrendarían aún más lo citado en estas líneas. Además, confirma que el poder político local se impone al nacional, en cierta medida, es algo lógico, ya que la gestión de las líneas en su mayoría se debían licitar por el gobierno local. De igual forma, un dato interesante que marca el nacimiento de las empresas tranviarias a caballo en Montevideo es el que en su mayoría, en casi todos los directorios originarios, la preeminencia fue la de la participación del poder político local y nacional que había participado en las legislaturas previas a la conformación de dichas empresas. En resumidas cuentas, se denotan dinámicas coloniales en el poder, aunque se comienzan a vislumbrar las ramificaciones del poder ya terminado el período militarista, en pleno apogeo de la era capitalista.

3. Relaciones de los grupos de interés y vínculos de sociabilidad

En este apartado, lo que intentaremos demostrar son los vínculos de los actores intervinientes en los diversos directorios hasta aquí expuestos con los diversos grupos de interés existentes en el Uruguay de la época analizada; así como la pertenencia al club más representativo de la alta sociedad montevideana de finales del siglo XIX: el Club Uruguay. Para cumplimentar este bloque del artículo, contaremos con las diversas directivas de dicho centro de sociabilidad desde su fundación hasta comienzos del novecientos, y las juntas de los núcleos de influencia y del poder, la Asociación Rural del Uruguay (ARU), y la Cámara de Comercio del Uruguay, fundadas en 1871 y 1875, respectivamente.

El Club Uruguay, centro de sociabilidad de la alta sociedad montevideana, nació de La unión del Club Libertad de 1865 —de origen colorado y presidido por José Pedro Ramírez, Adolfo Rodríguez y Jacinto Villegas— y el Casino del Comercio, de origen blanco. El ambiente de fusión durante el Gobierno de Latorre hizo posible dicha unidad, en la que los miembros de las clases dirigentes se reunían «bajo el halago de bailes y tertulias periódicas que congregaban en sus salones a muchas de las familias de Montevideo» (Acevedo, 1933).

Por su parte, la ARU, fundada en 1871, se convirtió en un espacio preeminente y diversificador, con unos intereses muy bien definidos, sustentada por los gobiernos militares, ayudó a que el proceso modernizador fuera una realidad (Beretta Curi y Bouret, 2004). Asimismo, el otro grupo de interés que analizaremos, la Cámara de Comercio, fue el centro nucleador de los comerciantes en el Montevideo de la época. Sus orígenes datan de 1865, pero tras varios años de crisis de la institución, finalmente, y con otra denominación, la Cámara de Comercio comenzó a operar para velar por los intereses del sector comerciante y financiero del país (Fernández Saldaña, 1945). Además, los fundadores de la bolsa montevideana tenían vínculos muy próximos a la actividad económica que nos encontramos trabajando en este artículo. Dichos actores fueron: Juan Miguel Martínez, Narciso Farriols, Juan Mac-Coll, Daniel Zorilla, Del Busto, Alcides Montero y Ramón Arocena; lo que reflejaba la ingerencia de los grupos de presión en algunas actividades económicas del país.

Recordando el primer directorio del Tranvía a La Unión, el fomado por Juan Mac-Coll, Marston García, Miguel Álvarez, Agustín de Castro, Luis Fleury, Luis Sauze, Juan Miguel Martínez, Pedro Varela y Francisco Antonino Vidal, podemos comprobar que algunos de ellos representan a su vez los intereses de grupos de poder del Uruguay de la época, pero no participan de forma activa en las directivas del club de ocio, aunque sí son socios del mismo. Por ejemplo, Juan Mac-Coll, Miguel Álvarez, Agustín de Castro y Juan Miguel Martínez compaginan su vida política y empresarial velando por los intereses que les pueden favorecer en sus negocios, o sea, participando activamente en la Cámara de Comercio y en la Sala de Corredores.

Además, Álvarez y Martínez compaginan lo anteriormente expuesto con los intereses rurales al pertenecer a diversas directivas de la ARU, certificando la relevancia del capital social representado en el primer directorio del Tranvía a La Unión. Del resto de integrantes a dicho directorio, debemos reseñar a Juan J. Hore, Henry Harley, Murray Wilson y Antonio Piaggio como directivos de la Cámara de Comercio; y a Juan Corta y Emiliano Ponce de León como altos gestores de los intereses rurales, aunque nuevamente debemos decir que son socios de dichas entidades, aunque no participan en la gestión de las mismas. Interesante es el caso del Club Uruguay, en el que solo aparece Carlos Zumarán como directivo de dicho centro de sociabilidad en este directorio empresarial, dejando abierta la puerta a la pertenencia de muchos de sus integrantes.

En resumidas cuentas, de los veintitrés miembros de los diversos directorios tranviarios a La Unión que hemos trabajado, el 47% ha pertenecido a una direc-

tiva o varias de los tres grupos de presión del Uruguay de la modernización y del militarismo. Aquí, con este primer ejemplo, podemos observar que las sociedades anónimas surgen como actores económicos novedosos en manos de las clases privilegiadas, a la vez que se convierten en núcleos esenciales para la transformación capitalista que se está gestando y que genera un grupo de gestores empresariales con intereses políticos que deben defender. Estos cambios implican un nuevo contexto para las relaciones entre los diversos grupos de poder que se están conformando, y más concretamente, entre las sociedades tranviarias y el sector público y político (Villena, 2017: 32).

Por su parte, el Tranvía Paso Molino y Cerro cuenta con veintisiete miembros de los diversos directorios empresariales registrados; de los cuales, un 62% (17) ha participado en alguna directiva de los grupos de presión relevados. Además, destacan la figura de Farini, Juan Ramón Gómez, Ramón Arocena o Mauricio Llamas, que confluyen en dos, o el caso de Pedro Piñeyrúa, que participa activamente en los órganos de gestión de los tres centros más relevantes e influyentes del Montevideo de finales del siglo XIX. Por el contrario, un caso interesante es el Tranvía del Este, ya que de contar con nombres relevantes de la sociedad montevideana, sus actores no confluyen en otros campos o grupos de presión. Solamente Pedro Ramírez, Félix Buxareo, Alfredo García Lagos y Juan J. Hore relacionan sus intereses económicos con los corporativos o asociativos, predominando el sector rural.

Otra de las sociedades que hemos abordado, el Tranvía del Reducto, cuenta entre su equipo directivo con cuatro actores relevantes de la sociedad uruguaya, que además compaginaron sus intereses particulares con los de la colectividad del grupo a los cuales representaban. En este caso concreto predomina la actividad en la Cámara de Comercio y en la Sala de Corredores, aunque el caso de José Sosa Díaz es interesante, ya que posee intereses en una gran diversidad de sociedades y, además, su actividad en la vida social se hace relevante al pertenecer a directivas del Club Uruguay y convertirse en un referente a comienzos del novecientos.

En el Tranvía Oriental hemos contabilizado a dieciséis miembros en diversos directorios, de los cuales solamente seis participan en la dirección de los grupos de presión analizados. La Cámara y la ARU se reparten con tres y dos integrantes, respectivamente, la influencia de este directorio en el devenir económico del Uruguay, pero es destacable que cuatro integrasen las diversas directivas del Club Uruguay, además de contar con actores que conforman otros directorios como son Antonio Piaggio y Francisco Lanza. Por su parte, el Ferrocarril y Tranvía del Norte, de veinte miembros en los diversos directorios, nos deja solamente a cinco de ellos que participen en las gestiones de los diversos grupos de poder. Es un pobre bagaje en relación con los otros directorios. Además, Francisco Lanza repite, y se le une Francisco Piria, uno de los impulsores de la expansión montevideana que también formaba parte de las directivas de la ARU.

Para concluir, la representación del Tranvía a Pocitos, Buceo y La Unión con respecto a las directivas de los grupos de presión y de sociabilización en el Uru-

guay de la modernización es insignificante en comparación con los primeros directorios. Es decir, a pesar de tener nombres relevantes, solamente cinco de sus catorce integrantes intervienen en las directrices e influencias de la cámara, club y ARU, lo que certifica la escasa relación entre la influencia económica de esta actividad con los designios de dichas estructuras. Podemos aseverar que, salvo dos empresas, La Unión y el Paso Molino, en la que ambas sociedades poseían un gran peso en la vida económica, política y social del Montevideo de la época, el resto no es representativo de la importancia de dichas empresas con respecto a la pertenencia a grupos de interés. Siempre dejando claro que en algunos casos sí son socios, aunque en su mayoría no integran las directivas de dichos organismos.

Conclusiones

Por todo lo expuesto, podemos afirmar que había una cierta legitimación legal e institucional del grupo directorial de la empresa tranviaria con respecto a la sociedad uruguaya, ya que sus socios asumieron la dirección de las mismas habiendo tenido una cierta relevancia social y política en que se podía observar que la experiencia, preparación y recursos materiales les ayudaban a tener acceso a un poder económico y político en el que obtener sus beneficios.

Igualmente podemos observar claramente la continuidad de las dinámicas coloniales del poder, ya que el parentesco y los vínculos políticos beneficiaron a los intereses económicos, además de contar con la participación en los diversos negocios del patriciado uruguayo. Esto se debería al «monopolio de la posición social», un concepto que Eduardo Madrigal ha definido muy bien en sus trabajos sobre México.

Como se ha podido observar, las relaciones de parentesco y familiares fueron fundamentales en las conformaciones de los diversos directorios de las empresas tranviarias del Montevideo de la modernización y, a su vez, se convirtieron en llaves de acceso para poder participar en la vida política y económica del país. Se hace notoria la repetición de los apellidos patricios o de las altas clases dirigentes uruguayas en los diversos directorios analizados, lo que demuestra que la pertenencia a estos grupos favorecía las relaciones de poder. El análisis de los directorios de una actividad económica solamente nos ofrece una visión muy sesgada de la sociedad y vida económica del Uruguay, pero nos deja datos muy relevadores sobre la conformación del grupo de la élite que integraba los diversos directorios y diferentes grupos de presión, ya que se comprueba en cierta medida el cerramiento del grupo, la permanencia y duplicidad de ciertos actores en los diversos directorios, así como la cohesión del mismo y, por supuesto, el valor del capital social que los integraba, ya que, como hemos podido comprobar, por mediación de ciertas posiciones de relevancia obtuvieron beneficios que les ayudaron a acceder a recursos y a un crecimiento socioeconómico.

Creemos que este primer acercamiento al estudio de una actividad económica nos deja abierta infinitas hipótesis de trabajos futuros, ya que la participación en diversos directorios y en otras actividades económicas proporciona un espectro muy interesante de análisis para comprender el funcionamiento de los grupos de interés o privilegiados que poseían el poder económico y político en el Uruguay de la modernización y del militarismo.

Bibliografía

- ACEVEDO, Eduardo (1933). *Anales Históricos del Uruguay*. Montevideo: Editorial Casa Barreiro y Ramos, ts. 3, 4 y 5.
- BERETTA CURI, Alcides (2016). «La acción de una élite empresarial desde la Asociación Rural del Uruguay: el caso de la vitivinicultura (1871-1900)». En: BERETTA CURI, A. (dir.). *Historia de la viña y el vino de Uruguay. El viñedo y su gente (1870-1930)*. Montevideo: CSIC, Biblioteca Plural, Universidad de la República Uruguay, t. 1, págs. 111-158.
- BERETTA CURI, Alcides y BOURET, Daniela (2004). «Élites empresariales, desarrollo vitivinícola y modernización: la Asociación Rural del Uruguay, 1870-1914». *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, Tel Aviv, vol 15, núm. 2, págs. 856-896. Disponible en: <http://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/view/895/856> (consulta: 6 de junio de 2017).
- BERGER, Suzanne (1988). *La organización de los grupos de interés en Europa Occidental. El pluralismo, el corporativismo y la transformación de la política*. Madrid: Centro de Publicaciones Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- BONFANTI, Daniele (2015). «Esplendor y decadencia de las redes de poder de la élite modernizante uruguaya (1870-1910)». En: TOBOSO OJEDA, P. (coord.). *Redes, alianzas y grupos de poder en el mundo atlántico*. Madrid: Editorial Síntesis, págs. 223-246.
- BRAUDEL, Fernand (1979). *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, Madrid: Alianza Editorial, vol. I.
- CASTELLANOS, Alfredo (1971). *Montevideo en el siglo XIX*. Montevideo: Editorial Nuestra Tierra.
- CHERONI, Alción (1966). *Tablas cronológicas del Gobierno Departamental de Montevideo (1830-1966)*. Montevideo: Junta Departamental de Montevideo.
- FERNÁNDEZ SALDAÑA, José M. (1945). *Diccionario uruguayo de biografías, 1810-1940*. Montevideo: Amerindia.
- GALBRAITH, John Kenneth (2004). *La sociedad opulenta*. Barcelona: Ariel.
- HOBBSBAWM, Eric J. (1999). *Industria e Imperio. Una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*. Barcelona: Ariel.
- IGUAL LUIS, David (2016). «Comunicación y transporte en la Europa medieval: valoraciones, sectores, evolución, en Una nueva visión de la Edad Media: Legado y renovación». En: LÓPEZ OJEDA, E. (coord.). *XXVI Semana de Estudios Medievales*. Rioja: Instituto de Estudios Riojanos, págs. 69-98.
- JACOB, Raúl (2000). «El Banco de la República Oriental del Uruguay: un banco “multifuncional”». *Documentos de Trabajo*, núm. 51, págs. 1-26. Disponible en: <http://cienciassociales.edu.uy/unidadmultidisciplinaria/wp-content/uploads/sites/6/2013/archivos/51%20JACOB-BROU-.pdf> (consulta: 6 de junio de 2017).

- JACOB, Raúl (2012). «Los grupos económicos en la industria cervecera uruguaya: una perspectiva histórica». *Documentos de Trabajo PHES*, Montevideo, núm. 24 (reed.), págs. 1-34. Disponible en: <http://cienciassociales.edu.uy/unidadmulti-disciplinaria/wp-content/uploads/sites/6/2013/archivos/24%20LOS%20GRUPOS%20ECONOMICOS%20EN%20LA%20INDUSTRIA%20CERVEZERA%20URUGUAYA,%20UNA%20PERSPECTIVA%20HISTORICA.pdf> (consulta: 6 de junio de 2017).
- MILLS, Wright (1987). *La élite del poder*. México: Fondo de Cultura Económica.
- PÉREZ, Sofía (2003). «Banca y poder político en España : Un análisis a partir de la regulación del sistema financiero». *Historia y política: Ideas, procesos y movimientos sociales*, España, núm 9, págs. 71-94.
- PIQUERAS, José Antonio y PANIAGUA, Francisco Javier (coord.) (1988). *Poder económico y poder político*. Castellón: Editorial Fundación Instituto de Historia Social.
- PIRIA, Francisco (2002). *El socialismo triunfante. Lo que será mi país dentro de 200 años*. Buenos Aires: Ediciones Rutrin.
- PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA GENERAL Y DEL SENADO (2006). Presidencia de la Cámara de Representantes, Uruguay. Diciembre. Disponible en: https://parlamento.gub.uy/sites/default/files/ParlamentariosUruguayos.pdf?width=800&height=600&hl=en_US1&iframe=true&rel=noFollow (consulta: 6 de junio de 2017).
- PRO, Juan (2007). «Poder político y poder económico en el Madrid de los moderados, 1844-1854». *Ayer*, Valencia, núm. 66, págs. 27-55.
- RÉMOND, René (dir.) (1988). *Pour une histoire politique*. París: Seuil.
- TALAMANTE PÉREZ, Manuel (2017). «Poder local y poder nacional. Aproximaciones para un estudio de élites políticas en el Uruguay del Militarismo (1876-1886)». En: LACUEVA MUÑOZ, J. y SALDAÑA FERNÁNDEZ, J. (coord.). *Sujetos, espacios y poder. Visiones sobre las élites en América Latina, 1810-1910*. Valparaíso: Instituto de Historia y Ciencias Sociales de la Universidad de Valparaíso, págs. 124-149.
- VILLENA OLIVER, Andrés (2017). *¿Cómo se gobierna España? La estructura de las élites gubernamentales en 2004 y 2012*. Granada: Comunicación Internacional.
- WONNER, E. (1889). *Desarrollo Industrial en la República Oriental del Uruguay*. Montevideo: Imprenta El Siglo.
- ZOZAYA MONTES, María (2007). *Del ocio al negocio. Redes y capital social en el Casino de Madrid (1836-1901)*. Madrid: Catarata.

Fecha de recepción: 20 de septiembre de 2017

Fecha de aceptación: 26 de enero de 2018

Fecha de publicación: 2 de mayo de 2018