

**ECONOMÍA  
Y PRODUCCIÓN  
EN MONTEVIDEO**

**María Inés Moraes  
Flores Thul Charbonnier**



**EN CUERPO Y ALMA**

**fo**



**Intendencia  
Montevideo**



**Nuestra  
Montevideo**

10

**Nuestra  
Montevideo**



**ECONOMÍA  
Y PRODUCCIÓN  
EN MONTEVIDEO**



ECONOMÍA  
Y PRODUCCIÓN  
EN MONTEVIDEO

María Inés Moraes  
Florenca Thul Charbonnier

10

**Intendencia de Montevideo:** Carolina Cosse

---

**Secretaría general:** Olga Otegui

---

**Asesoría de Desarrollo Municipal y Participación:** Federico Graña

---

**Departamento de Cultura:** María Inés Obaldía

---

**Equipo 300 años de Montevideo:** Ana Acosta, Mauricio Bruno, Ximena Caporale, Ana De Rogatis, Natalia Díaz, Leonardo Fossatti, Rodrigo Mesa, Soledad Moreira, Miguel Pereira, Lía Perez, Leonardo Pintos, Jeaninne Vera

---

**Coordinación académica por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad de la República:** Nicolás Duffau y Ana Frega

---

**Coordinación de los equipos de trabajo:** Matías Borba e Irene Taño

---

**Equipo de investigación *Nuestra Montevideo*:** Andrea Antuña, Renata Baltierra, Lía Fierro, Daniel Gómez, María Fernanda Morales, Belén Ramírez, Elisa Rodríguez, Francis Santana, Natalia Stalla, Mariana Trías

---

**Equipo de investigación *Cuenta la ciudad desde tu barrio*:** Emanuel Andriulis, Sebastián Carvalho, Eliana Crusi, Ariana Dufour, Priscila Fripp, Joaquina González, Leandro Lereté, Clara Perugorría, Lorena Rodríguez, Marcos Rodríguez, Fabiana Solari, Marcio Souza

---

**Corrección y diagramación:** Nairí Aharonián Paraskevaídis

---

ISBN: 978-9974-906-43-3

© Las y los autores, 2024

© Las y los fotógrafos, 2024

© Intendencia de Montevideo, 2024

**Imagen de portada:** Calle Florida esquina Mercedes. Al fondo: puerto de Montevideo. 9 de agosto de 2019. CdF, IM. Foto: 75991FMCMA. Autor: Luis Alonso.

# Presentación

Comienza la colección **Nuestra Montevideo**, con quince fascículos mediante los cuales nos adentramos en un recorrido histórico donde se abordan aspectos políticos, económicos, sociales y culturales a lo largo de tres siglos.

Una ciudad es la materialización del entramado social que la vive, la construye, significa, la imagina y la reinventa. Montevideo es ese entramado, fiel reflejo de esa red diversa. Conmemoramos sus trescientos años y qué mejor manera que poner en relieve los hilos

que atan, entretujan y delimitan la trama de nuestro presente.

La historia de nuestra Montevideo también es la historia de nuestros derechos conquistados y de ese trabajo permanente por ejercerlos en libertad y en comunidad. Es una historia que vive en continua construcción, transformación y en constante diálogo con la memoria de todos sus habitantes

Montevideo es la que nos une;  
Montevideo es la vida de su gente;  
Montevideo tiene alma, su alma es

su historia, y Montevideo nos da un cuerpo para unirnos. Alma con música, cuerpo que canta.

Estos fascículos son un aporte para comprender mejor nuestro pasado y nuestro presente. Nos ayudarán a reflexionar sobre nuestra identidad como ciudad y como comunidad, y ojalá sean un pequeño aporte para pensar nuestro futuro.

**Carolina Cosse**  
**Intendente de Montevideo**

Se agradece especialmente a la Biblioteca Nacional, al Centro de Fotografía de Montevideo, al Museo Histórico Nacional, al Archivo Nacional de la Imagen y la Palabra, al Banco Central del Uruguay-Museo Numismático, al Museo Histórico Cabildo, a la Administración Nacional de Puertos, a Iván Franco, a Óscar Bonilla, a Santiago Mazzarovich y a Isabella Meza, por autorizar la publicación de imágenes de sus acervos o autoría. También agradecemos la participación de Francis Santana en tareas de investigación para este fascículo.

---

**Florencia Thul Charbonnier** es doctora en Historia por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FHCE) de la Universidad de la República (Udelar). Es profesora adjunta del Instituto de Ciencias Históricas (FHCE, Udelar) e investigadora nivel I del Sistema Nacional de Investigadores (SNI).

**María Inés Moraes** es doctora en Historia Económica por la Universidad Complutense de Madrid. Es profesora titular del Instituto de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración (FCEA) de la Udelar, e investigadora nivel II del SNI.

---

Cuando en 2011 se hizo el primer censo de Uruguay en el siglo XXI, las cifras indicaron que el departamento de Montevideo concentraba el 40 % de la población total del país y que generaba aproximadamente el 50 % del valor total producido en la economía uruguaya. Se confirmaba así una realidad conocida, de un modo u otro, por todas y todos los uruguayos: la

centralidad de Montevideo en la economía uruguaya es un dato de larga duración, que viene atravesando los cambios en la estructura productiva y la dinámica del crecimiento económico de nuestro país en todas sus etapas. Más que un destino predeterminado por alguna clase de ley natural o por el capricho del azar, este fenómeno puede entenderse como

el resultado de varios procesos históricos que, a lo largo del tiempo, le fueron dando forma y contenido.

En este fascículo se rastrea en los orígenes, el desarrollo y las instancias de la centralidad montevideana en la historia económica del Uruguay moderno.

## Montevideo antes del Uruguay (1730-1830)

En el mosaico de regiones que conforman el litoral rioplatense, la región montevideana surgió durante la segunda mitad del siglo XVIII como un espacio socioeconómico diferenciado de las zonas vecinas, con su propio territorio, población, instituciones y mercados. Más joven y demográficamente menor que las regiones de Buenos Aires y la de las misiones jesuitas, con quienes compartía vecindad territorial y fidelidad a la corona española, tenía como epicentro la ciudad fundada entre 1724 y 1730 sobre la orilla norte del Río

de la Plata para proteger a los territorios españoles del avance portugués.

En torno a este modesto centro urbano se fueron definiendo, entre 1730-1760, una región y su territorio. El Cabildo (instalado en 1730) y el gobernador (en 1751) de la ciudad tenían competencias sobre un territorio cuya superficie original era bastante mayor que la del departamento actual, ya que incluía porciones de los actuales departamentos de Canelones, San José, Florida y Lavalleja.

Si bien las competencias del gobernador habían sido extendidas progresivamente hasta alcanzar hacia 1800 todos los territorios al sur del Río Negro, cabe señalar que la región de Montevideo convivió, durante la mayor parte del período colonial, con otras regiones económicas localizadas en territorios que hoy son uruguayos, pero que entonces no formaban parte de una única entidad territorial, económica ni administrativa. Cada una de estas regiones tenía sus propios centros y periferias territoriales, así como

sus propias poblaciones, mercados e instituciones.

La ciudad fortaleza se rodeó muy poco después de su fundación de un cinturón agrario de proporciones acordes a su modesta población, pero durante algunas décadas mantuvo una suerte de frontera interior, al no poder ocupar de manera estable y en toda su extensión el territorio jurisdiccional que le fuera adjudicado, debido a la resistencia de las etnias nativas y a la escasez de población colonizadora. Fue así que recién a partir de 1760 que la región socioeconómica de Montevideo ingresó en un proceso de consolidación y de maduración de sus rasgos distintivos.

Tres actividades principales organizaron la vida económica de la región montevideana durante el período colonial: la defensa del Imperio español, la agropecuaria y el comercio de ultramar. Mientras que la primera dio lugar al despliegue de infraestructuras, instituciones y personal militar y

naval desde el centro urbano que le dio un sello propio a la región, la segunda delineó un entorno rural formado por chacras y estancias circundantes, destinadas al abasto de la población tanto rural como urbana. Así, la región de Montevideo no tenía su *campana* donde hoy se identifica al *interior* del Uruguay, sino en las chacras de las cuencas de los arroyos Seco, Miguelete y Pantanoso, y, algo más allá, en las zonas trigueras formadas por los parajes de Brujas, Colorado y Las Piedras. En el último cuarto del siglo XVIII, los parajes de Manga, Pando, y el arroyo Solís formaban una especie de anillo externo del hinterland agrario de Montevideo.

El comercio de ultramar, que, por las restricciones impuestas por el monopolio imperial, tuvo durante muchas décadas más dinamismo en el tráfico ilegal que en el autorizado, adquirió un renovado estímulo en la década de 1760; despegó en la de 1770, y tras sucesivas medidas de liberalización, se convirtió hacia

1790 en un verdadero motor de crecimiento económico en la región montevideana, ahora conectada con extensos circuitos comerciales globales.<sup>1</sup> Así, hacia 1800, Montevideo se conectaba directamente, por el Atlántico, con ciudades de América del Sur, del Caribe, de América del Norte y de Europa, y, por medio de Río de Janeiro, de manera indirecta, con África Occidental, África Oriental y con el océano Índico. Además, el puerto de Montevideo se conectaba con Valparaíso y con Lima, y se insertaba así en los circuitos comerciales del Pacífico.

Las mercaderías introducidas a la zona por el puerto cubrían una gran variedad de bienes de consumo final, como grandes volúmenes de textiles, herramientas, cuchillos, alimentos y bebidas, pero también entraban insumos como el hierro. Por su parte, el tráfico de personas esclavizadas alcanzó proporciones considerables: el historiador Alex Borucki contabilizó más de setenta mil personas de origen africano esclavizadas

1 Arturo Bentancur, *El puerto colonial de Montevideo*, tomo 1. Montevideo: FHCE, Universidad de la República, 1997.

### Montevideo hacia 1765 de Antoine-Joseph Pernety.

Hacia 1765, el naturalista francés Pernety pasó por Montevideo como parte de una expedición francesa a las islas Malvinas. La imagen contiene tres representaciones espaciales de la ciudad y un «salvaje de Montevideo». En el rectángulo superior izquierdo se observa una vista del Cerro desde la bahía, y en el superior derecho, una vista del puerto desde el mar, con el cerro a la izquierda y la ciudad a la derecha. En el recuadro del ángulo superior derecho se observa una representación planimétrica de la ciudad, la muralla y la ciudadela, donde el autor identificó algunos sitios que consideró relevantes, como la sede del gobernador, la puerta de la ciudad, un molino de viento, y fuera de las murallas, la fuente de La Aguada).





Vista de la ciudad puerto de Montevideo tomada desde el mar, 1826, de Juan Manuel Besnes e Irigoyen. Acuarela y tinta sobre papel, 48 x 75,5 cm. Museo Histórico Cabildo.

El comercio de ultramar por el puerto de Montevideo aumentó a partir de 1760 y, aunque con interrupciones por las guerras europeas, vivió un apogeo entre 1780 y 1808. Fue el sustento económico no solo del sector de grandes comerciantes exportadores e importadores, sino también de numerosa *gente de mar* empleada en diferentes ocupaciones. Algunas eran muy calificadas y bien remuneradas, como los pilotos, los calafateros y los carpinteros de ribera. Otros eran menos calificados, como los marineros de los botes, los carreros y los peones de carga y descarga. Los efectos de la economía portuaria llegaban también al Montevideo rural, ya que tanto los barcos de guerra como los mercantes que atracaban en el puerto se abastecían de alimentos en Montevideo. Durante el ciclo revolucionario que terminó con la dominación española, el éxito comercial del puerto de Montevideo colonial encontró su fin. Entre 1810-1814 fue objeto de una intensa actividad corsaria por parte de las fuerzas patriotas y asistió al dismantelamiento de los negocios y las redes de su antigua élite comercial monopolista. Tras servir brevemente de puerto a las provincias aliadas en el proyecto confederal de Artigas en 1815-1816, el período de la ocupación lusobrasileña de Montevideo (1816-1828) fue testigo de una recuperación del tráfico marítimo y una recomposición radical de los agentes comerciales, ahora vinculados a grandes casas comerciales inglesas y estadounidenses, y de los negocios del puerto.

VISTA DE LA CIUDAD, PUERTO DE MONTEVIDEO, TOMADA DESDE EL N.O.  
Dedicada al Ill<sup>mo</sup> y Ex<sup>mo</sup> Sr. Dn. Juan José Durán,  
Virrey de los Reinos Nacionales e Imperiales,  
Y A MI SEÑORA DOÑA JUANA RAMON DE RIVERA  
Caballero Comendador de la orden de Cristo, Oficial de la Real Armada del Cruceiro,  
y Gobernador Intendente de la Provincia de Montevideo.  
EL DIA 24 DE JUNIO DE 1826 por su capitan J. M. B.

desembarcadas en los puertos del Río de la Plata entre 1777 y 1812, es decir, una media de casi dos mil por año, destinadas no solo al Río de la Plata, sino al interior del continente sudamericano.<sup>2</sup> Los productos exportados eran la plata del Alto Perú y los cueros de la extensa cuenca ganadera rioplatense. Después de 1785 la carne salada se sumó a la lista de exportaciones, aunque su verdadero impulso tuvo lugar después de 1820.

En Montevideo, los comerciantes que operaban en estas rutas conformaban las grandes fortunas de la región. No estaban especializados únicamente en un tipo específico de tráfico (textiles, esclavizados, azúcar) ni eran solo comerciantes: también eran hacendados, saladeristas, abastecedores del Gobierno y prestamistas.<sup>3</sup>

El ciclo de guerras iniciado a partir de la crisis del orden colonial frenó este apogeo. La integración con Buenos Aires se resquebrajó, en el marco del enfrentamiento con la Junta de esa ciudad. Entre 1810 y 1814 la ciudad de Montevideo soportó dos prolongados sitios por tierra, una intensa actividad corsaria en su puerto, numerosas derrotas militares y una completa reformulación institucional. El gobierno artiguista de 1815 y 1816 durante la corta vida de la Provincia Oriental y, luego, la Cisplatina, profundizaron la desconexión de la economía portuaria montevideana con Buenos Aires, convertida desde 1810 en una ciudad rival. En la campaña montevideana, entretanto, las guerras desorganizaron los circuitos que unían el campo y la ciudad, dispersaron y reclutaron la mano de obra, destruyeron los cultivos, consumieron los ganados.

A partir de 1829, con el final del dominio lusobrasileño, una nueva elite criolla recuperó el control de los negocios del puerto de Montevideo, desde donde tomó el timón del naciente Estado Oriental. Sin embargo, las ventajas comerciales de la antigua región montevideana ya no eran las mismas: ahora Buenos Aires era claramente un puerto rival y el comercio de larga distancia estaba en manos de grandes empresas de los países europeos, de Estados Unidos y de Brasil.

2 Alex Borucki, «250 años de tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata. De la fundación de Buenos Aires a los “colonos” africanos de Montevideo, 1585-1835», en *Claves. Revista de Historia*, vol. 7, n.º 12, 2021.

3 Bentancur, o. cit.; Rebeca Riella, *La riqueza, los ricos y la desigualdad en una economía preindustrial. El espacio montevideano entre 1760 y 1825 a partir de testamentarias*. Tesis de Maestría en Historia Económica. FCS, Universidad de la República, 2023.

Portón de San Pedro, Léonie Matthis. Témpera sobre papel laminado, 36 x 51 cm. Museo Histórico Cabildo.

Por su condición de bastión defensivo del imperio español en el Atlántico sur, la ciudad de Montevideo fue rodeada por una muralla destinada a frenar los posibles ataques rivales por tierra. Interrumpida muchas veces por diversos contratiempos y por insuficiencia de recursos, la construcción de la muralla de Montevideo se extendió hasta los primeros años del siglo XIX. Fue la obra pública más importante del período español y se financió con recursos de la Real Hacienda, periódicamente vertidos a las autoridades montevidéas con ese fin. Así, fue también un prolongado foco de absorción de la mano de obra urbana, ya que requería el trabajo de numerosos albañiles, carreros, picapedreros, herreros y peones. En la construcción de la muralla se emplearon, a lo largo de las décadas, multitud de personas de diversa condición jurídica y social. Estaban obligados a trabajar en ella los presos de Montevideo y de otras ciudades del virreinato, que eran enviados a cumplir penas de trabajo forzoso, así como numerosos contingentes de indios misioneros trasladados con ese propósito desde las misiones de los jesuitas. Además del trabajo forzoso, se emplearon en la construcción de la muralla numerosos peones y jornaleros libres, así como esclavos ofrecidos por sus amos a cambio de un jornal que sólo en una pequeña parte quedaba en manos del trabajador, siendo el resto retenido por sus dueños.



## Recuperación y crecimiento. La economía de Montevideo durante el complejo proceso de construcción estatal (1830-1870)

El Estado Oriental nació en 1830 con una territorialidad incierta y fronteras difusas. Desde entonces hasta 1870 tuvo lugar un prolongado proceso de construcción estatal que implicó, entre otras cosas, la definición de un territorio nacional realmente unificado sobre el cual el Gobierno central tuviera efectivos poderes. No fue un proceso lineal, sino que tuvo avances y retrocesos.

Luego de la independencia y de la conformación del Estado Oriental del Uruguay, la economía montevideana comenzó un lento pero efectivo proceso de recuperación. Las décadas anteriores, caracterizadas por la destrucción de la campaña y por las incipientes actividades industriales como el saladero, así como por la escasa actividad comercial por el puerto de la capital, fueron dejadas atrás.

Esta recuperación, ocurrida entre 1828 y 1842, se caracterizó por un fuerte aumento de la producción material y de consumo. A la vitalidad del comercio exterior se le sumó el crecimiento de actividades como la construcción, la producción de manufacturas y los servicios. En este marco se consolidó un aumento de la demanda de mano de obra para cumplir con los requerimientos laborales de estas actividades. Tal como ocurría desde el período colonial, y a pesar de algunos avances del proceso abolicionista, la esclavitud seguía siendo una de las principales formas de los empresarios para acceder a la fuerza de trabajo que necesitaban.

El stock ganadero se incrementó desde 1835 y con esto, el vínculo de Montevideo con la campaña. Los cueros salieron hacia el exterior por el puerto montevideano, y el ganado en pie arribó a

los saladeros que comenzaron a instalarse a los pies del Plata, al oeste de la ciudad.

El comercio exterior tuvo un momento de auge entre 1838 y 1840, producto del bloqueo que sufrió el puerto de Buenos Aires a raíz del conflicto regional conocido como Guerra Grande. Las ventajas naturales del puerto montevideano lo hicieron especialmente atractivo, tanto para el arribo de embarcaciones de ultramar como fluviales. Mientras que en 1838 arribaron cerca de quinientos buques de ultramar, el número ascendió a más de ochocientos en 1842. A las ventajas naturales de la rada se le sumaba la presencia en tierra de un gran número de almacenes o barracas donde los productos se podían guardar por un tiempo, a un muy bajo costo.

Pedro de Angelis, escritor oficial de Juan Manuel de Rosas, narraba

en su *Memoria de Hacienda de 1834* en relación con las ventajas del puerto montevideano:

Los buques de ultramar que en años anteriores pasaban de largo por Montevideo, comienzan a mirar hoy día ese puerto como el término natural de su viaje. Allí descargan sus mercaderías vendidas, y solo cuando no encuentran ni compradores ni frutos de retorno, vienen en busca de ellos a nuestra rada. El Gobierno de Montevideo nada omite para hacer de su puerto un foco de comercio lucrativo.<sup>4</sup>

El Cerro y La Teja se convirtieron en las zonas privilegiadas de instalación de los saladeros. La proximidad al río y al puerto y una población creciente que podía ser utilizada como mano de obra, las convirtieron en las elegidas por la mayoría de los empresarios del rubro. Uno de los más importantes saladeros de la época, el de Samuel Lafone, incorporó hacia finales de la década de 1830 las máquinas de vapor para la extracción de la grasa y el sebo de los huesos, lo que implicó la producción de nuevos derivados que se

convertirían en un importante rubro de exportación. De este modo, los cambios tecnológicos ocurridos en la Revolución Industrial ingresaban a la producción de manufacturas uruguayas.

El crecimiento de la población, producto de un incipiente movimiento inmigratorio, promovió un aumento del consumo interno. Frutas, verduras y hortalizas fueron cosechadas en las chacras ubicadas en las zonas rurales del departamento y vendidas en los mercados que empezaron a instalarse en el centro de la ciudad. Así, en 1836, se inauguró el Mercado Público, que funcionaba en el edificio de la Ciudadela. Un sinfín de puestos callejeros y de vendedores ambulantes complementaban el movimiento comercial de la ciudad. Según datos estadísticos de Andrés Lamas, en 1839 funcionaban en Montevideo cerca de 120 almacenes al menudeo, 75 confiterías, más de 20 peluquerías y 250 tiendas de tejidos.

A la prosperidad del comercio y los servicios, se le debe sumar un incipiente sector manufacturero: sombrererías, sastrerías, platerías, hojalaterías, herrerías y pequeñas fábricas de baúles, paraguas, zuecos y fideos daban sus primeros pasos.

La etapa de crecimiento económico desde el final de las guerras de independencia se vio interrumpida por el sitio que azotó a la ciudad de Montevideo desde el 16 de febrero de 1843, luego de que las tropas de Manuel Oribe cruzaran el río Uruguay tras su victoria en la batalla de Arroyo Grande (Entre Ríos). Oribe, aliado del gobernador de Buenos Aires, estableció un gobierno conocido como *del Cerrito* y dirigió desde allí el asedio a la ciudad que perduró hasta 1851. Tras las líneas sitiadoras se estableció el *gobierno de la Defensa*.

Desde el puerto del Buceo, donde instaló su aduana, Oribe continuó con la exportación de cueros y la importación de productos necesarios para los departamentos

4 Eduardo Acevedo, *Anales históricos del Uruguay*, tomo 2. Montevideo: Casa A. Barreiro y Ramos, 1934, p. 38.

del interior, a los que controlaba —con excepción de Colonia del Sacramento—. El puerto de Montevideo, en cambio, atravesó períodos de profunda crisis seguidos de otros de inusitado dinamismo, estos últimos, consecuencia del bloqueo naval anglofrancés a Buenos Aires.

La necesidad de brazos para el ejército motivó la abolición de la esclavitud por parte del gobierno de la Defensa, el 12 de diciembre de 1842 (el gobierno del Cerrito haría lo propio en 1846). El sitio militar significó la ruina para buena parte de las actividades productivas que se desarrollaban en la ciudad y generó condiciones de vida muy complejas para quienes vivían en Montevideo, que debieron apelar a un sinnúmero de actividades —alistarse en el ejército, recibir raciones por parte del Gobierno, dedicarse a trabajos temporales— para garantizar la subsistencia ante la escasa demanda de brazos para el trabajo. La venta ambulante se incrementó notoriamente por esos años, y llegaron a registrarse ante la Policía unos 250 vendedores en 1847, en

especial españoles, italianos y franceses, quienes recorrían las calles vendiendo pescado, pan y masitas, frutas, verduras y velas.

En 1850 el viajero francés Xavier Marmier describía en su diario *Montevideo y Buenos Aires* de este modo la situación de la ciudad sitiada, que por su escasa conexión con la campaña, había perdido la posibilidad de explotar su principal actividad económica, el comercio internacional:

No teniendo nada para exportar, Montevideo no puede soñar en la importación. Los pocos terrenos que circundan sus muros, la proveen todavía de hortalizas, y recibe de la provincia brasileña de Río Grande la carne, transportada en barcos de cabotaje. Recibe también harina de Estados Unidos y de Francia le vienen telas y bebidas. Para obtener estos artículos de consumo, los habitantes agotan poco a poco sus capitales, o bien el fruto de años de labor y economía. Los que no tienen ahorros ni capital, tratan de hacerse inscribir en el consulado de su propia nación para conseguir un socorro mensual, o se enrolan en una legión extranjera para recibir por lo menos una ración diaria, o acaban por solicitar ayuda al gobierno.

Cuando en febrero de 1852 Juan Manuel de Rosas fue derrotado en la batalla de Caseros, la Guerra Grande llegó a su fin. Algunos meses antes, en octubre de 1851, el sitio a Montevideo había culminado y la ciudad iniciaba un lento proceso de recuperación económica. A partir de 1856, con la consolidación de la paz política, el stock ganadero comenzó a recuperarse, al tiempo que se incrementaba la cría del ovino y, con ello, las exportaciones de lana. Por efecto de la recuperación del stock ganadero, la industria saladeril atravesó un momento de auge a finales de la década de 1850, luego de la crisis provocada por la firma del Tratado de Comercio y Navegación con Brasil en 1851, porque permitía la exportación hacia Brasil de ganado en pie por la frontera, sin que tuviera que pagar impuestos.

La venta al extranjero de tasajo y de otros derivados de la industria saladeril (grasa, sebo), alcanzó un pico a comienzos de la década de 1860. Cueros y lanas completaron la lista de productos exportados. El comercio exterior tuvo un momento de auge durante la Guerra

Aduana de Oribe en el puerto del Buceo. Óleo de Roberto Castellanos, 1942. Témpera sobre papel, 45 x 70 cm. Museo Histórico Cabildo. Edificio en el que funcionó la Aduana de Manuel Oribe, en el puerto del Buceo, durante el sitio a Montevideo en el contexto de la Guerra Grande.

El gobierno del Cerrito contaba con su sede administrativa en la zona del Cerrito de la Victoria, la que se conectaba con el puerto del Buceo mediante el camino del Comercio (hoy calle Comercio). En la zona del puerto se construyó un muelle mediante el que se exportaban los cueros que se producían en la campaña y llegaban allí mediante carros y carretas tirados por caballos, y un pequeño edificio que funcionaba como Aduana. En la llamada Villa Restauración (hoy barrio de La Unión) se asentó la mayoría de la población que acompañaba al gobierno de Oribe, consolidándose un núcleo urbano con tiendas, almacenes, panaderías y hasta algunos pequeños talleres de manufactura.



contra el Paraguay (1865-1870), en tanto el conflicto estimuló el movimiento de capitales nacionales y extranjeros, especialmente asociados al abastecimiento del ejército brasileño, que se llevaba a cabo en Montevideo. El papel de la capital como intermediaria en el comercio de tránsito alcanzó en estos años niveles muy importantes, lo que permitió el enriquecimiento de un sector de comerciantes de la ciudad.

La infraestructura portuaria de la época seguía siendo sumamente tradicional, a pesar de que por entonces se concretaron varias obras como la construcción de muelles, la instalación de grúas y obras de dragado. No obstante, la operativa se seguía basando en el traslado de las mercancías desde los grandes buques en lanchas o lanchones hasta los muelles en los que se descargaban. Se trataba de un sistema muy inseguro, lento y sujeto a las inclemencias del tiempo. Así describe el historiador Oscar Mourat el riesgoso trabajo

de las lanchas hacia finales del siglo XIX:

Los grandes transatlánticos y cargueros deben fondear en la rada exterior de Montevideo, entre dos y dos millas y media de la punta San José, en mar abierto expuestos «a las iras del Plata». La carga y la descarga de mercaderías se realiza en condiciones de extrema precariedad, ya que el menor viento frío dificulta e impide las operaciones de trasbordo a las lanchas de 10 a 200 toneladas movidas por remolcadores, a las que las olas lanzan como proyectiles sobre los transatlánticos o las alejan inoportunamente, convirtiendo la descarga en una verdadera operación de tiro al blanco y cuyo resultado es un buen porcentaje de mercadería averiada o lisa y llanamente perdida.<sup>5</sup>

El crecimiento del sector exportador determinó una fuerte expansión de la economía urbana de Montevideo. La segunda mitad del siglo XIX fue para la capital del país un período de importante crecimiento poblacional, de fuerte urbanización y de ampliación y diversificación de sus actividades productivas, especialmente de la industria y el comercio.

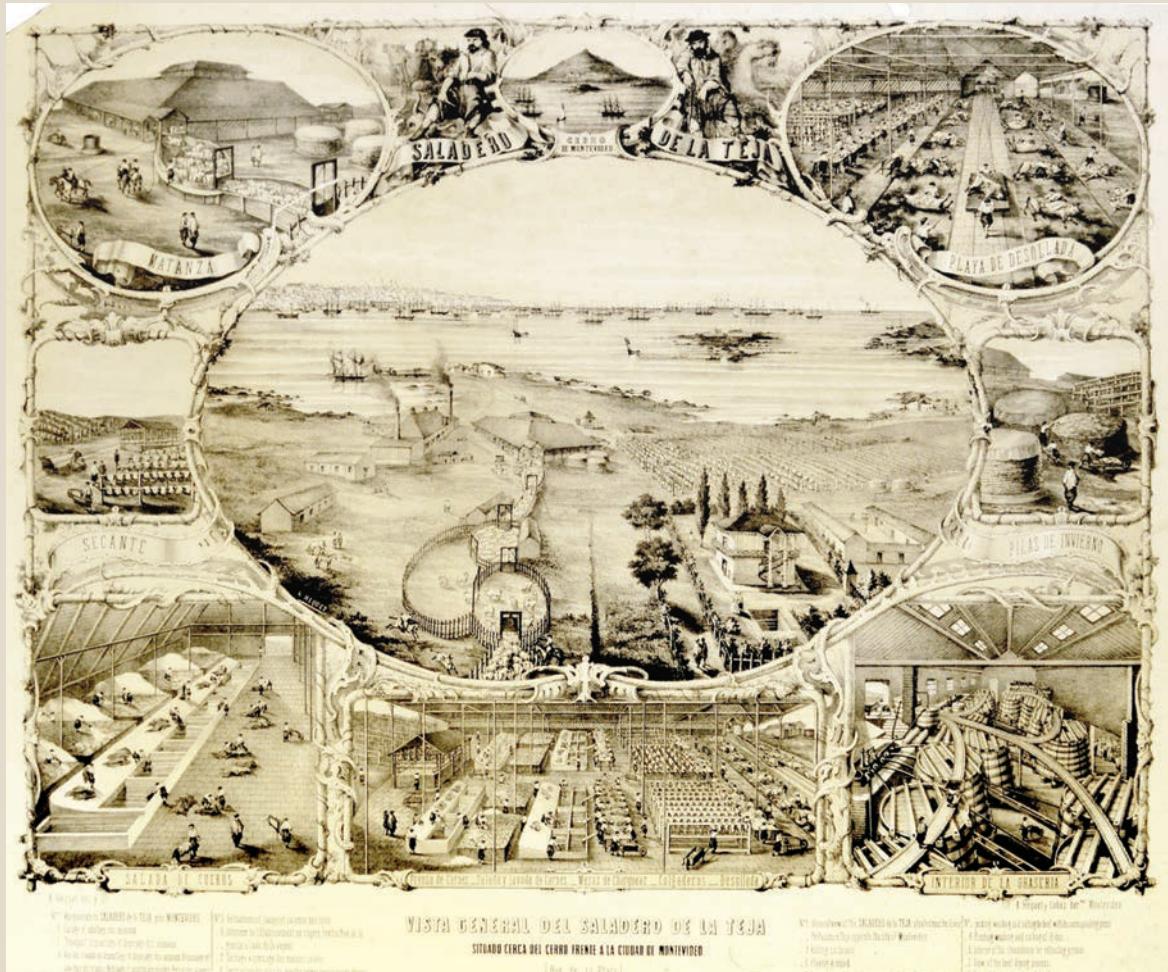
Como fue señalado en el fascículo 4 de esta colección, la población de la ciudad de Montevideo creció de manera explosiva en la segunda mitad del siglo XIX. Al influjo del crecimiento vegetativo y sobre todo, del arribo masivo de inmigrantes, la ciudad de Montevideo multiplicó por ocho su población entre 1836 y 1889, que pasó de 26.000 a 215.000 habitantes.

El crecimiento poblacional requirió, necesariamente, una ampliación de la ciudad. Montevideo experimentó un fuerte proceso de urbanización en cuyo marco tuvieron lugar sucesivos ciclos de crecimiento de la construcción. El aumento se verificó tanto en la obra pública como en la privada, lo que generó además un importante dinamismo en las pequeñas manufacturas vinculadas a la construcción como aserraderos, canteras de piedra, fábricas de ladrillos y adoquines, herrerías, marmolerías y fundiciones. En la esfera privada, la construcción de viviendas promovió la creación de sociedades inmobiliarias dedicadas a la

5 Oscar Mourat, *La crisis del comercio de tránsito montevidiano (1880-1920)*. Montevideo: FHCE, Universidad de la República, 1971, p. 39.

Vista del saladero de La Teja. Litografía de A. Hequet y Cohas, Montevideo, 1860-1880. Propiedad de Samuel Lafone, hacia la década de 1860, ubicado frente al Cerro de Montevideo. Museo Histórico Nacional.

Los cuadros de la imagen muestran las distintas etapas del proceso productivo del saladero (matanza, desollado, secado, salada de cueros, extracción de grasa), establecimiento industrial en el que se producía tasajo, se secaban y salaban cueros, y se obtenían derivados como la grasa y el sebo. La proximidad con el Río de la Plata resultaba fundamental tanto para el desecho de los residuos como para el más eficaz transporte de los bienes que se embarcaban desde el puerto de Montevideo. En épocas de zafra, el saladero llegaba a emplear a unos doscientos trabajadores, en tareas diversas y con distintos grados de calificación. Este saladero fue uno de los primeros en incorporar la máquina de vapor, que facilitó la extracción de grasa y sebo.



Desembarque de maderas en el puerto de Montevideo, hacia 1900, 27 x 15 cm. Biblioteca Nacional (BN), Sala de Materiales Especiales (SME), n.º 1454.

En la fotografía se ve el muelle de desembarque de maderas en la terminación de las calles Juan Carlos Gómez y Bartolomé Mitre. Permite dar cuenta de la operativa del puerto y los distintos medios de transportes involucrados en ella. Las pequeñas lanchas realizaban la carga y descarga de mercaderías, y mediante carretas tiradas por caballos las cargas se distribuían por toda la ciudad. Los changadores y peones de lanchas conformaban una parte fundamental de la mano de obra empleada en el puerto, quienes solían trabajar a jornal, reunidos en cuadrillas a cargo de un capataz. A comienzos del siglo XX, con la inauguración de las primeras obras del puerto, el paisaje de la zona se transformaría enormemente.



compra y venta de terrenos, que promovieron la creación de nuevos barrios. El caso de Francisco Piria y su empresa La Industrial, fundada en 1873, es tal vez uno de los más emblemáticos.

La segunda parte de la década de 1860 fue muy prolífica en lo que respecta a la obra pública, tanto por la construcción de edificios como de diversas obras de infraestructura. La obra pública de mayor trascendencia en estos años fue el Ferrocarril Central del Uruguay, cuyos trabajos se iniciaron en 1867. Del mismo período es una seguidilla de obras llevadas adelante por el arquitecto francés Victor Rabú, uno de los más prestigiosos técnicos del período: iglesia de San Francisco (1864), las alas anexas del teatro Solís (1869), la Bolsa de Comercio (1863-1867) y el Asilo de Huérfanos y Expósitos (1869). Otros arquitectos dirigieron las obras del Mercado Central, el hotel Oriental, la Casa de Correos, el Mercado del

Puerto, el teatro Cibils, todas ellas entre 1865 y 1870.

Al influjo de un mayor mercado local se consolidó además el sector de servicios, así como el de transporte, y comenzó un incipiente proceso de industrialización. El mercado interno de la ciudad se volvió a nutrir de la producción agrícola de las zonas rurales del departamento, como las chacras en torno a los arroyos Miguelete y Manga. Luego del final de la guerra, se incrementó notablemente la cosecha de trigo, y también las de alfalfa, frutas y hortalizas. Además de la extendida venta ambulante, y del Mercado Público creado en 1836, se inauguraron nuevos centros de compraventa como el Mercado de la Abundancia en 1859, el Mercado de Frutos en 1868 y el ya mencionado Mercado Central, en 1869.

Como ha señalado el historiador Alcides Beretta, a partir de la década de 1870 se desarrolló en Montevideo un sector industrial

«inducido por las exportaciones». La mayoría de los establecimientos manufactureros de la ciudad continuaban siendo talleres con baja concentración de trabajadores, aunque hacia el final del siglo comenzaron a consolidarse algunos establecimientos fabriles, fruto del proceso creciente de concentración y centralización de capitales.

Durante la década de 1860, como plantea María Inés Moraes, se concretó una convergencia paulatina de los espacios económicos antiguos en un único espacio de carácter nacional, enmarcado en el proceso de consolidación de una economía capitalista, inserta en los mercados mundiales. Esta década operó como una época de transición entre

una primera mitad de siglo caracterizada por la fragmentación territorial y política, el descontrol fiscal y la destrucción de los factores productivos, y una etapa de novedades tecnológicas e institucionales muy veloces, que se desplegaron con fuerza hasta el final del período.<sup>6</sup>

6 María Inés Moraes, «El proceso económico», en Gerardo Caetano (Dir.), *Uruguay. Revolución, independencia y construcción del Estado, 1808-1880*. Montevideo: Planeta-Mapfre, 2016.



Plaza De Frutos o De las Carretas, 1870, 24 x 17 cm. BN, SME, ABN1718.

La plaza De Frutos estaba ubicada en la zona en la que hoy se encuentra el Palacio Legislativo y funcionaba como zona de abasto de la ciudad. A ella llegaban, diariamente, las carretas cargadas con bienes agropecuarios desde las zonas rurales de la ciudad. Desde allí, las mercaderías se distribuían a los puestos, ferias y mercados para satisfacer el consumo de los montevideanos. En 1906 fue inaugurado el Mercado Agrícola, en la calle José L. Terra, y pasó a cumplir esta función. La fotografía permite apreciar el dinamismo que debió tener la zona, con un intenso movimiento de carretas, carros y carretillas.



Billete de 20 céntimos emitido en 1875 por el Banco Mauá. Museo Numismático (bcu).

En 1857 el Gobierno autorizó el funcionamiento de los primeros bancos en Uruguay. Se trataba de instituciones bancarias autorizadas para emitir moneda fiduciaria. El Banco Mauá fue fundado ese año por el brasileño Irineo Evangelista de Souza, barón de Mauá, a partir de una casa de cambio y crédito inaugurada dos años antes. La imagen muestra un billete de 20 céntimos emitidos por el banco en 1875.

## Transformaciones de la economía urbano-industrial de Montevideo bajo el modelo agroexportador (1870-1930)

El último cuarto del siglo XIX fue un período de transición crucial en la economía de los países latinoamericanos. Este cambio estuvo influenciado por las nuevas condiciones de la economía internacional, donde la demanda externa de bienes primarios y el financiamiento proveniente del exterior jugaron un papel fundamental. En este contexto, se estableció un modelo económico basado en la exportación de productos agrícolas, conocido como el modelo agroexportador o «de crecimiento hacia afuera», que dominó entre 1870 y 1929.

Durante este tiempo la economía de países como Uruguay experimentó una fuerte modernización en el ámbito rural y un proceso de consolidación estatal. La modernización se manifestó en la *ovinización* (aumento de la cría de ovejas), el alambramiento de los campos y el mestizaje del ganado bovino. A

su vez, se consolidó la propiedad de la tierra y del ganado, con una significativa inversión de capitales extranjeros, especialmente británicos. La economía exportadora de Uruguay dependía en gran medida de productos como el cuero, la lana, el tasajo, y otros subproductos de la industria saladeril.

Este período fue testigo de un notable crecimiento económico, aunque marcado por fluctuaciones y crisis ocasionales. La inmigración masiva contribuyó al aumento de la población, y el producto interno bruto (PIB) creció a una tasa anual cercana al 4 % hasta 1930. En paralelo a la modernización de la economía rural, comenzó a gestarse una transformación hacia un modelo urbano-industrial, centrado en la ciudad de Montevideo.

Una de estas crisis fue la que afectó a la economía del país en 1890. Luego de varios años de

aparente prosperidad económica, que han sido caracterizados como el *boom de Reus*, el 5 de julio de 1890 quebró el Banco Nacional (fundado tres años antes por el financista español Emilio Reus), desencadenando una fuerte crisis en el país. Según el historiador Benjamín Nahum la crisis se dio en los planos comercial, monetario y financiero. Afectó a los bancos, la Bolsa, las casas comerciales y el Estado. En la ciudad de Montevideo, foco de la especulación y el derroche de la década anterior, «cuando la crisis llegó, la caída fue muy brusca». Desaparecieron los lujos, las fortunas y muchas casas comerciales quebraron;

los empleos y las profesiones se encogieron y las clases medias padecieron una fuerte baja del nivel de vida. Como siempre, la desocupación en las clases bajas las enfrentó al hambre [...] Muchos índices corroboran la crudeza de la crisis en la ciudad, desde la

detención de la construcción hasta la caída de la tasa de matrimonio y la de nacimientos.<sup>7</sup>

La crisis de 1890 fue la primera crisis económica que desnudó los riesgos de la modernidad capitalista a las elites políticas e intelectuales del Uruguay, inaugurando una estela de reflexiones y propuestas de reforma que darían fruto en el novecientos.

El centro del crecimiento económico fue la producción ganadera y su salida por el puerto de Montevideo. Entre 1895 y 1914 ocurrió un ciclo de prosperidad para el mercado internacional, que provocó una suba constante de los precios de los productos que el país exportaba. En 1884, por primera vez las exportaciones de lana superaron a las de cuero; mientras que el tasajo y otros productos derivados del saladero (sebo y grasas) seguían conformando un segmento importante de los bienes exportados. Los principales destinos de las exportaciones eran Brasil, Argentina,

Francia, Bélgica e Inglaterra. Las importaciones, que provenían sobre todo de Argentina e Inglaterra, eran fundamentalmente alimentos, bebidas, hierro y acero. Desde 1905, cerca de diez mil buques de diversos tamaños y calados entraban y salían por año del puerto de Montevideo, provocando un intenso dinamismo en la zona. Además del intercambio de bienes, el período 1870-1931 se caracterizó por la inmigración masiva transoceánica. Tanto por vía fluvial como marítima, Montevideo se convirtió en puerto de arribo de inmigrantes, quienes provenían en su mayoría de Italia y España.

A pesar de que el comercio regional con los países vecinos fue considerable, entre 1880 y 1920 hubo una etapa de declive y definitiva crisis del comercio de tránsito, a pesar de los intentos de los sucesivos gobiernos para evitarlo. La extensión del ferrocarril en Argentina, el mayor control de las fronteras nacionales y los comienzos de la construcción del puerto artificial de

Buenos Aires, fueron las principales causas del declive en esta actividad que había sido central desde mediados del siglo XIX.

Como en toda América Latina, la inversión extranjera jugó un papel muy importante en el crecimiento agroexportador del Uruguay. Según el historiador Peter Winn, hacia 1875 las inversiones inglesas eran del orden de los seis millones de libras; alcanzando su mayor auge en el período 1880-1893 con un monto cercano a los treinta y cinco millones. En la década de 1880, los principales rubros de estas inversiones eran los empréstitos al Estado, los ferrocarriles, los tranvías, los servicios públicos, la propiedad rural y la banca.<sup>8</sup>

Las bondades naturales del puerto de Montevideo comenzaron a ser deficitarias en un contexto en el que el puerto artificial de Buenos Aires inició su construcción, hacia 1876. Esto provocó que muchas líneas de navegación lo prefirieran para desembarcar. Los proyectos

7 Benjamín Nahum, *La crisis de 1890 y la conversión de 1891*. Montevideo: CSIC, Universidad de la República, 2011, p. 26.

8 Peter Winn, *Inglaterra y la Tierra Purpúrea*, tomo 2. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 2010.

para la construcción del puerto de Montevideo fueron numerosos desde mediados del siglo XIX, aunque no prosperaron en medio de crisis económicas y acusaciones de fraude. Fue recién en 1899 cuando se aprobó el proyecto definitivo, propuesto por el ingeniero Adolfo Guerard, y el 18 de julio de 1901 se colocó la piedra fundamental que le dio inicio a las obras. El primer conjunto de obras fue inaugurado en 1909: trabajos de dragado, construcción de rompeolas, muelles, diques, escolleras, colectores e instalación de grúas eléctricas fueron algunos de los primeros avances en la infraestructura portuaria. Además de una gran demanda de mano de obra, la construcción del puerto implicó el movimiento diario de un sinnúmero de proveedores, que mediante diversos medios de transporte llegaban al puerto cargando piedra, acero, hierro, maderas, arena, entre muchos otros.

Una de las principales transformaciones económicas de finales del siglo XIX fue la instalación del ferrocarril, signo inequívoco del avance de la industrialización en

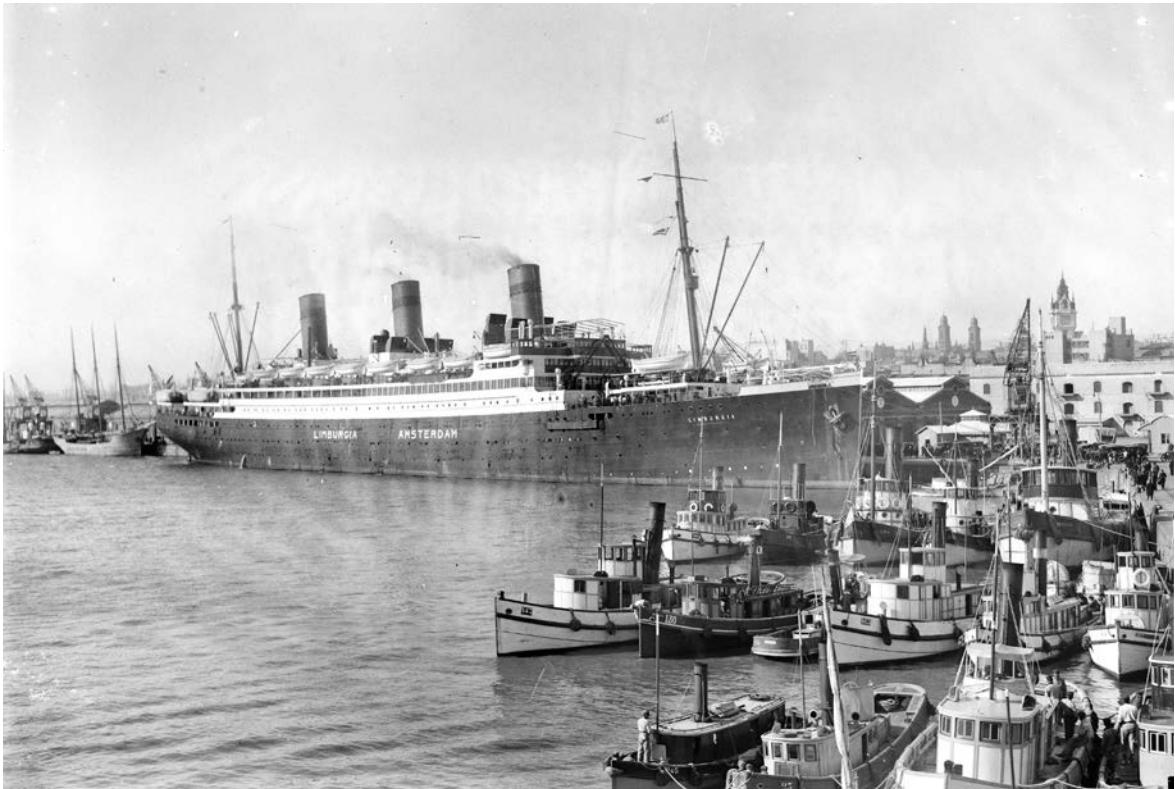
el mundo. Fue en 1869 cuando se inauguró la primera línea del Ferrocarril Central del Uruguay, de capitales primero nacionales y luego ingleses. Dicha línea unía los diecisiete kilómetros que separaban a la estación Bella Vista, situada en Montevideo, y a la estación Las Piedras, en el departamento de Canelones. Desde entonces, la red ferroviaria se extendió hacia distintas partes del país, con un único punto de llegada: Montevideo, principal centro de consumo, transformación y exportación de los productos pecuarios. Las estaciones y ramales se fueron extendiendo en distintas partes de la ciudad y del país, en especial a partir del impulso otorgado por la aprobación de varias leyes ferroviarias en la década de 1880. En 1892, comenzó la construcción de la estación Central, inaugurada oficialmente en 1897. En tanto los talleres de la empresa inglesa, primero situados en el barrio Bella Vista, fueron trasladados a la zona de Peñarol hacia 1890, a dos kilómetros de la estación Sayago, en terrenos de una tradicional zona de chacras.

La instalación del tranvía, significó también, desde 1868, un cambio sustantivo en las comunicaciones de la capital. Además de favorecer el movimiento de la población en el contexto de una ciudad cada vez más grande, con muchos barrios que conectar, alentó el transporte de mercancías. En este sentido, una de las líneas más importantes para la economía montevideana fue la que instaló en 1871 la empresa del Ferrocarril y Tranvía del Norte, que unía a Montevideo con la Barra del Río Santa Lucía. En esa zona, instalaron los corrales de abasto de la ciudad, que recibían el ganado desde la campaña, lo faenaban y lo transportaban hacia los diversos mercados y carnicerías a través del tranvía.

La instalación de la industria frigorífica trajo consigo un cambio estructural fundamental para la economía uruguaya, propiciado por el proceso de mestizaje del ganado bovino iniciado hacia finales del siglo XIX y por la creciente demanda externa por carne refrigerada. La zona del Cerro, elegida por los saladeristas desde el siglo XIX, fue también la privilegiada para la

Transatlántico Limburgia en el puerto de Montevideo, 1920.  
Centro de Fotografía (CdF), Intendencia de Montevideo (IM), Foto 02421FMHGE.

El transatlántico Limburgia arribó al puerto de Montevideo en 1920. La construcción del nuevo puerto permitió que embarcaciones de gran calado desembarcaran en los muelles, próximos a tierra, reduciendo la operativa mediante lanchas y lanchones. Sin embargo, la imagen permite comprobar que la incidencia de este tipo de pequeñas embarcaciones seguía siendo importante, ya que todavía realizaban tareas de carga y descarga en la rada. La nueva infraestructura portuaria permitió acelerar los tiempos de carga y descarga, así como reducir los costos. Cuando en 1916 fue creada la Administración Nacional del Puerto de Montevideo (ANPM) se dispuso el monopolio estatal de los servicios terrestres de carga, descarga, almacenaje y transporte. La División Marítima, a cargo del lanchaje, continuaba siendo operada tanto por la ANPM como por empresas particulares en régimen de concurrencia.



instalación de los primeros frigoríficos, producto de las mismas ventajas: cercanía a cursos de agua requeridos para sus procesos productivos, proximidad al puerto que abarataba el transporte y disponibilidad de mano de obra. En los terrenos del ex saladero Sayago, comenzó a funcionar en 1902 el primer frigorífico, la Frigorífica Uruguaya, de capitales nacionales hasta 1911, que pasó a manos de capitales británico-argentinos, de la empresa Sansinena. En Punta de Lobos, donde funcionaba el saladero de Cibils, inició en 1912 sus trabajos el Frigorífico Montevideo, que se convirtió en el Swift de Montevideo en 1916. En 1917, en los terrenos que ocupaba el saladero de Tejera, inició sus faenas el frigorífico Artigas, propiedad de una empresa de capitales uruguayos que luego sería adquirida por una firma estadounidense, Armour y Cía. En 1928, se creó el Frigorífico Nacional, ente de control de la industria y el comercio de carnes, que tendría el monopolio del abasto para la capital.

El primer embarque de carne refrigerada salió por el puerto de

Montevideo en 1905, rumbo a Inglaterra. En 1913, los valores de exportación de la carne superaron por primera vez a los del tasajo, en un contexto internacional muy favorable producto de la creciente demanda externa en la antesala de la Primera Guerra Mundial (1914-1918).

No obstante el avance de la industria frigorífica de comienzos del siglo XX, la producción saladeril era todavía importante en Montevideo, donde hacia 1925 funcionaban siete de estos establecimientos. Algunos de los más importantes eran los de Ferrés y Cía., Tabáres y Cía., San Pedro y Peña y Cía., todos ellos ubicados en la zona del Cerro y de La Teja, que continuaban produciendo tasajo y otros derivados para el mercado externo.

Según datos del censo de 1908, el 80 % de los establecimientos industriales estaban radicados en Montevideo. Por ese entonces, la industria estaba a mitad de camino entre el taller y la fábrica, con niveles de inversión de capital muy reducido y con tecnificación solo en algunas ramas, como la textil

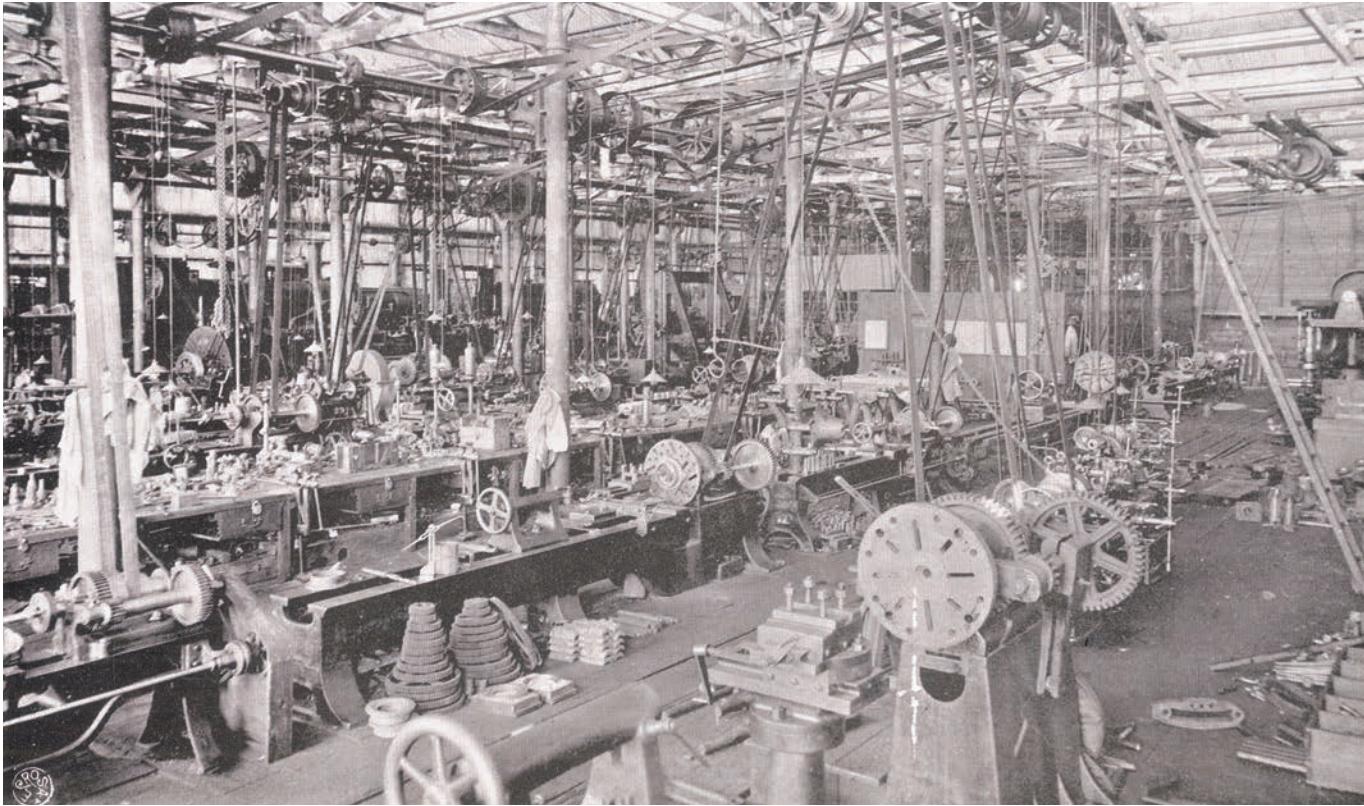
y algunos sectores de la industria alimenticia. La demanda de mano de obra era alta, tanto de varones como de mujeres, aunque con una clara división sexual del trabajo de acuerdo a las ramas de actividad.

Los principales rubros del sector lo conformaban la producción de alimentos (en la que destacaban los saladeros, frigoríficos, molinos harineros y fábricas de fideos), la bebida —especial, cerveza—, el tabaco, las fábricas textiles y de calzado, las que procesaban madera y papel; así como los minerales no metálicos (como la arena y el grafito) y rocas (como el mármol), arrastrados fundamentalmente por la demanda de la industria de la construcción.

Además de la del frigorífico, eran varias las industrias que procesaban materias primas producidas en la campaña, tanto agrícolas como ganaderas. Hacia 1880, en la zona de Nuevo París, funcionaban unas once curtiembres. La más importante, la de Lanza Hermanos, empleaba a cuarenta obreros y procesaba cueros de diferentes animales. También eran

Interior de los talleres del Ferrocarril Central del Uruguay en Peñarol, 1900. BN, SME, n.º 1495.

Los talleres del Ferrocarril Central se instalaron en la zona de Peñarol hacia 1890 y convirtieron al barrio en un centro industrial de alta demanda de mano de obra a finales del siglo XIX. Esto implicó un importante cambio en el paisaje de la zona, que hasta entonces era fundamentalmente rural. Junto a los talleres, la empresa, que desde 1878 se integraba únicamente de capitales ingleses, construyó un conjunto de viviendas para obreros, empleados y directivos. La cercanía con el lugar de trabajo evitaba que los trabajadores debieran trasladarse largas distancias en una época en la que el principal medio de transporte ciudadano era el tranvía y todavía era un servicio caro. De acuerdo a fuentes de la época, los talleres empleaban a unos mil trescientos trabajadores de diversos oficios y grados de calificación.



varias las fábricas de zapatos, que utilizaban el cuero como materia prima, logrando porciones importantes del mercado interno, lo que disminuía las importaciones de dichos bienes. En la fábrica de zapatos del francés Marexiano Freres, la presencia de mano de obra femenina era notoria desde finales del siglo XIX. Varios molinos funcionaban en Montevideo desde la década de 1880 y fabricaban harina a partir del trigo producido en las chacras cercanas a la ciudad. Algunos de estos molinos llegaron a exportar su producción a Brasil, pero abastecían sobre todo al mercado interno, así como las más de doce fábricas de fideos que desde la década de 1880 funcionaban en la ciudad.

El notorio crecimiento del sector industrial en estos años se explica tanto por el incremento del consumo interno, a raíz del aumento de la población, como por la política proteccionista ensayada por sucesivos gobiernos a través de varias leyes aprobadas en 1875, 1888 y 1912. La protección de la incipiente industria se hacía mediante el aumento de

los impuestos a los productos importados que competían con los nacionales, así como a través de la exoneración impositiva para la importación de maquinaria o materias primas a ser procesadas en el país. El objetivo fundamental era la sustitución de importaciones, lo que se logró especialmente en algunos sectores.

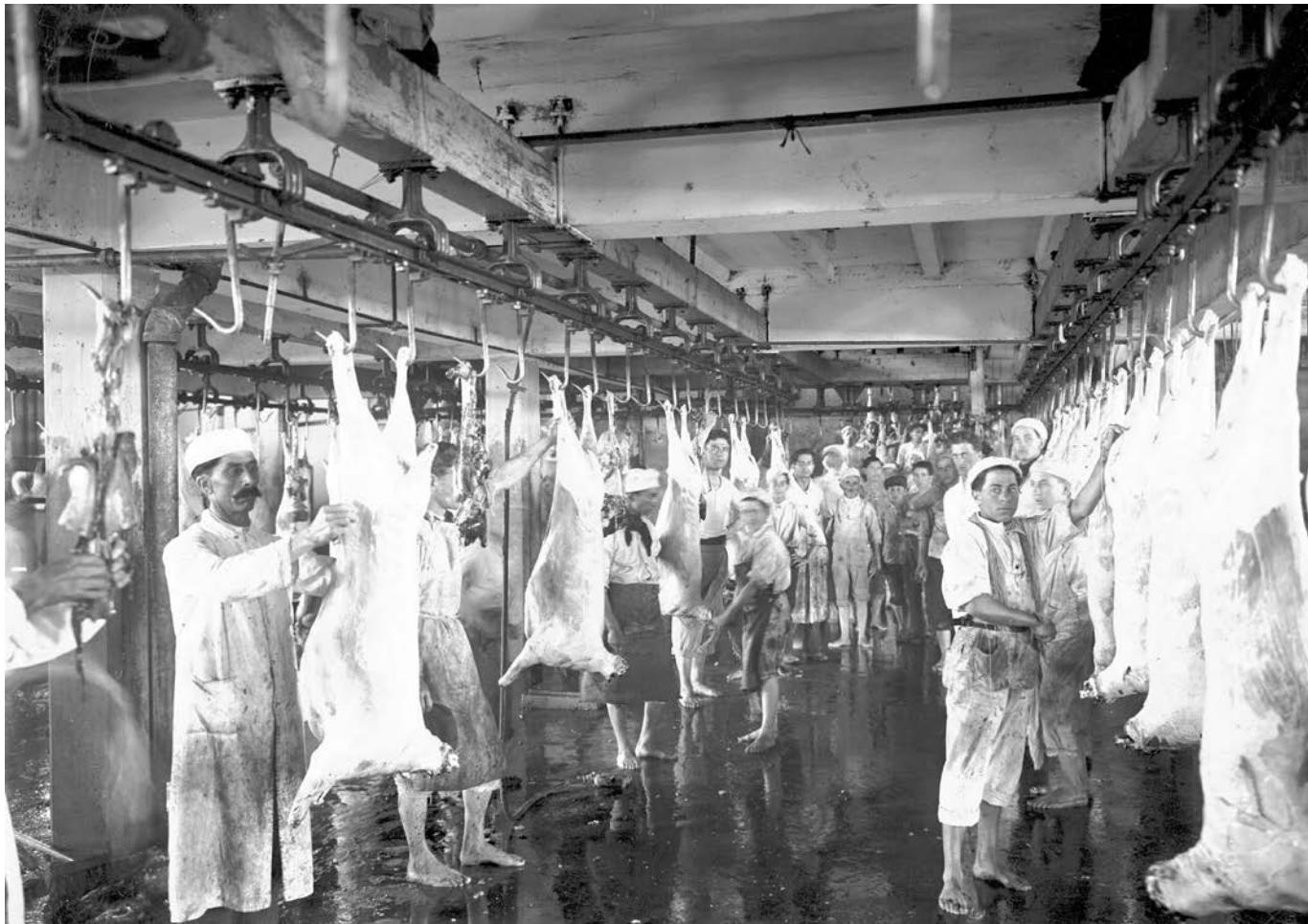
Una de las ramas más favorecidas por la política proteccionista fue la textil. En 1889, se instaló en La Teja una fábrica de hilados y tejidos de lana, propiedad de Salvo Hnos. Por disposición del Gobierno, fue eximida de derechos de Aduana a la importación de maquinaria y de todo impuesto interno a la fábrica. En 1900, con los mismos beneficios, se instaló una fábrica en Paso Molino, propiedad de Campomar y Cía. Además de estas grandes fábricas, que llegaban a emplear a cerca de cien trabajadores (en especial mujeres), muchos eran los talleres de costura que funcionaban en la ciudad, que continuaban confeccionando prendas para el mercado interno de forma artesanal, muchos de los cuáles funcionaban en las propias

viviendas de sus propietarios y empleaban únicamente mano de obra familiar.

A comienzos de siglo, la cuenca lechera de Montevideo dio sus primeros pasos. Hasta entonces, la leche consumida por su población provenía de tambos situados en la planta urbana y en zonas alejadas del centro. Con la extensión de las vías férreas, fue posible transportar la leche desde distancias mayores, promoviendo el desarrollo de la cuenca lechera de Montevideo. Hacia 1911, esta abarcaba un radio de cien kilómetros alrededor de la ciudad y se fue ampliando en los años siguientes. A partir de la década de 1920, con la instalación de las primeras pasteurizadoras, la actividad daría un salto técnico fundamental. En 1925 fue instalada la Lechería Central Uruguaya Kasdorf, establecimiento industrial que además de pasteurizar la leche, fabricaba varios de sus derivados como manteca, yogurt, queso y dulce de leche. Abastecía fundamentalmente al mercado interno de la ciudad, ofreciendo reparto a domicilio dos veces al día.

Trabajo de los desolladores en el Frigorífico Artigas a comienzos del siglo XX, Archivo Nacional de la Imagen y la Palabra, SODRE.

Ubicado en la zona del Cerro, formaba parte de una de las zonas de mayor concentración de la industria frigorífica, rasgo que se mantendría durante todo el siglo XX. Dicha zona se conformó como un auténtico barrio obrero, reuniendo a familias trabajadoras de los más diversos orígenes.



La misma expansión del mercado interno que posibilitó el crecimiento de la producción lechera impulsó también un incremento de las producciones agrícola, hortícola, frutícola, avícola y porcina. En 1908, el departamento de Montevideo todavía era el principal productor de frutas y hortalizas del país. También la vitivinicultura, que había comenzado su desarrollo en el último cuarto del siglo XIX, se concentraba en las zonas rurales de Montevideo, ubicándose en el barrio Colón algunos de los principales viñedos del país.

Una ciudad que crecía, con una población que superaba los trescientos mil habitantes hacia 1908, en un contexto de expansión económica al influjo del comercio exterior, promovió un contexto propicio para la industria de la construcción, tanto pública como privada. El sector tuvo varias fluctuaciones en el largo período 1870-1930, con momentos de auge y otros de crisis, como el ocurrido entre 1911 y 1920, coincidiendo con el estancamiento a nivel general en la economía. Desde entonces, el sector se reactivó al

influjo del sector público, sobre todo por el empuje en la construcción de saneamientos, caminos, puentes, accesos y edificaciones. Además del puerto, la obra más trascendente del período, destacan la construcción de la rambla, a partir de 1909; el Palacio Salvo, desde 1922, y el Palacio Legislativo, entre 1908 y 1925.

El auge constructivo generó la difusión de variadas empresas de materiales para la construcción. Mientras que algunas de ellas se dedicaban a la importación, otras instalaron fábricas o talleres de producción nacional. Ejemplo de esta última es la Compañía de Materiales de Construcción, fundada en 1906 para la explotación de piedra de cal, arena, ladrillos, sílicos-calcáreos, granitos y mármoles. Adquirieron canteras en Maldonado y levantaron sus grandes talleres en Bella Vista, para el trabajo del mármol y otras piedras decorativas que fueron utilizadas, por ejemplo, en la construcción del Palacio Legislativo.

Junto con el crecimiento del sector industrial, el nuevo siglo trajo para

Montevideo la consolidación de su rol como ciudad de servicios. Desde entonces, la capital fue el único departamento del país especializado en servicios, un resultado esperable por su carácter urbano, comercial y de concentración de poderes públicos.

Además de la centralidad del comercio exterior, el comercio interno mostró un fuerte dinamismo en la ciudad, producto del aumento de la población y del consumo, especialmente en los años de prosperidad económica. El centro de la ciudad, sobre todo 18 de Julio, se consolidó como arteria comercial por excelencia. A los varios mercados que sobrevivieron al siglo anterior (como el Mercado Central en la calle Reconquista, y el Mercado del Puerto), esta época vio nacer algunos nuevos como el Mercado Agrícola, cuya piedra fundamental fue colocada en 1907 (y que se inauguró en 1913), y el Mercado de las Flores, inaugurado en 1926 en la explanada de la Intendencia.

En el edificio del Mercado Agrícola se centralizó la compra y venta de

Sección costura de frazadas y depósito de la fábrica textil Álvarez Lista y Cía., 1910.  
Archivo Nacional de la Imagen y la Palabra, SODRE. UY-SODRE-ANIP-DFC-FAB-O42-MD.

La fábrica textil de Álvarez Lista y Cía., situada en la calle Veracuerdo de la ciudad de Montevideo, zona conocida como Flor de Maroñas, había comenzado a funcionar en 1909, ocupando a un promedio de doscientos obreros que trabajaban en tres turnos durante las 24 horas del día. Si bien la mayoría de sus productos se vendían en el mercado interno, una porción menor de ellos era exportada a Brasil y Chile. Destacaba la producción de paños, casimires, franelas, ponchos, rebozos e hilados para tejer. Coincidente con el trabajo en la industria textil en la época, en este establecimiento trabajaban fundamentalmente mujeres, en general, bajo conducción de un varón, quien oficiaba como capataz. Según el censo de 1908, un 39 % de las mujeres que trabajaban en la ciudad, estaban empleadas en el sector industrial, fundamentalmente en las ramas textiles, de la vestimenta y el calzado. En ellas, el nivel de feminización era muy elevado, producto de la división sexual del trabajo. Las tareas vinculadas a la costura y la confección estaban asociadas al género femenino. Las mujeres eran consideradas naturalmente aptas para realizar este tipo de tareas, en tanto tenían mucho en común con las que realizaban en sus propios hogares de forma no remunerada. La educación de la época hizo mucho para reafirmar estos roles asignados al género femenino, enseñándoles a las niñas a coser y a bordar desde temprana edad.



frutas, verduras y hortalizas, que hasta entonces llegaban a la plaza De Frutos en carros y carretas desde las zonas rurales del departamento y la más lejana campaña. Funcionó como mercado mayorista hasta 1937, cuando se inauguró el Mercado Modelo.

Las ferias, con una larga tradición desde el siglo XIX, se extendieron por toda la ciudad, y lograron, en épocas de crisis, bajar los costos de vida para la población montevideana. Cuando en 1913 la crisis económica impactó con fuerza en el aumento de los precios, la baja de los salarios y el desempleo, el Gobierno municipal, encabezado por el batllista Ramón Benzano, promovió la creación de las llamadas *ferias francas* en varios barrios de la capital.

Las tres primeras décadas del siglo XX asistieron al despegue de una actividad que desde entonces sería fundamental para la economía de la ciudad: el turismo. Como ha estudiado la historiadora

especializada en la historia del turismo Nelly da Cunha, a finales del siglo XIX las principales promotoras de la actividad fueron las empresas tranviarias, quienes instalaron establecimientos balnearios en zonas de playa cercanas a sus estaciones (como la playa Ramírez y luego la playa Pocitos). Con el nuevo siglo, a impulso de los gobiernos batllistas, que vieron las bondades de diversificar la economía del país, se realizaron fuertes inversiones para embellecer la ciudad y promover emprendimientos que invitaran tanto a los montevideanos como a los visitantes, a disfrutar del ocio y el tiempo libre.

Parques, plazas y la emblemática rambla, que inició su primera etapa en 1909, fueron construidas en estas décadas producto de una fuerte inversión pública. En 1915, el municipio montevideano se hizo cargo del Casino Parque Hotel y del Hotel Carrasco, explotando tanto su alojamiento como su casino, con importantes

réditos económicos. Mediante su Comisión de Fiestas, la intendencia promovió una diversidad de actividades festivas durante todo el año, entre las que destacaba el carnaval, con el objetivo de atraer a los forasteros, sobre todo argentinos, quienes llegaban al puerto montevideano por vía fluvial, especialmente a través de los vapores de la empresa de Nicolás Mihanovich que surcaban el Plata.

Montevideo también concentró las principales actividades del gobierno central, en un contexto en el que el Estado se encontraba en constante expansión producto de la ampliación de sus esferas de actuación. La política económica de los gobiernos encabezados por José Batlle y Ordóñez promovió la instalación y expansión de numerosas empresas y servicios públicos. Esto le permitió al Estado «el control nacional y público de áreas y actividades claves de la economía: finanzas, transportes, comunicaciones y energía».<sup>9</sup>

9 Héctor Tajam, Jaime Yaffé, Reto Bertoni y Magdalena Bertino, *La economía del primer batllismo y los años veinte (vol. 3 de Historia económica del Uruguay)*. Montevideo: Fin de Siglo-FCEA, Universidad de la República, 2005, p. 68.

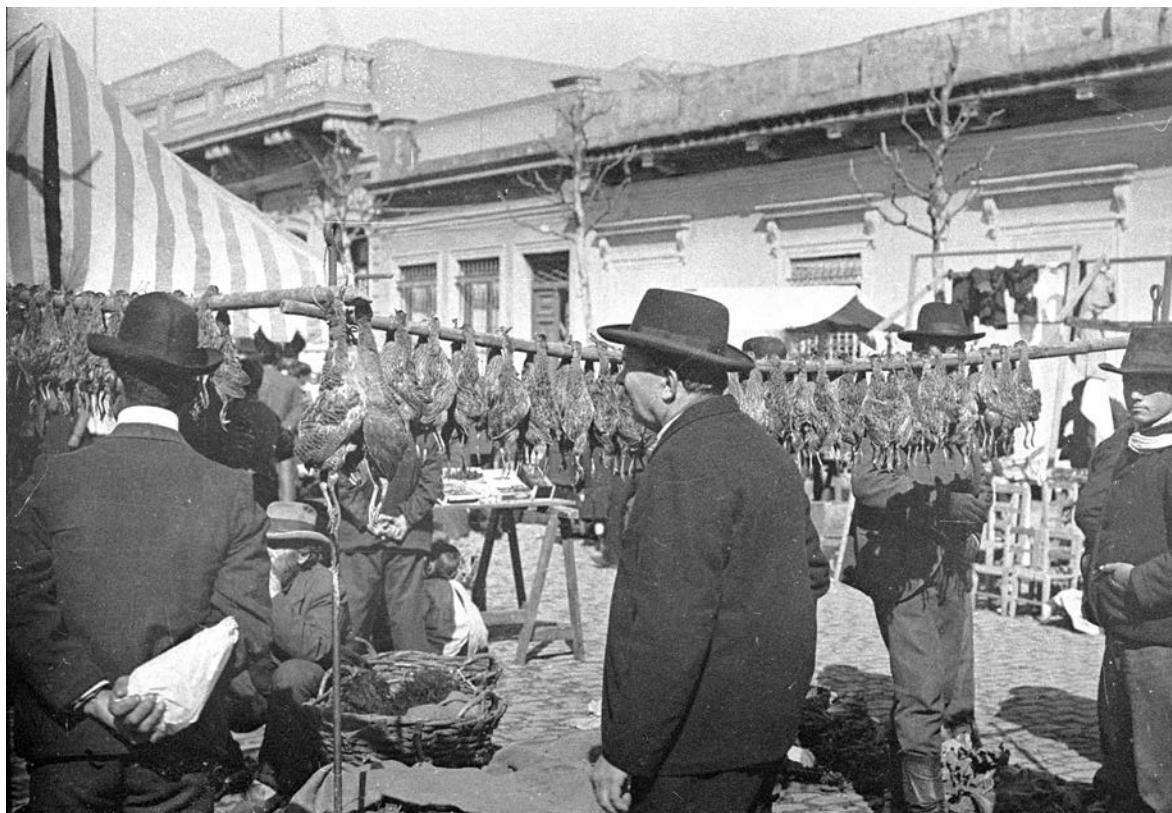
Obra de construcción de la rambla de Montevideo, alrededor de 1930, CdF, IM, Foto 24493FMHGE.

La rambla se construyó por tramos, en distintas etapas, de acuerdo a la planificación del Gobierno municipal de Montevideo. En 1909 comenzó la construcción de la rambla de Pocitos, mientras que en 1928 dio inicio la construcción del primer tramo de la rambla Sur. La rambla era uno más de los proyectos que por entonces se realizaban con el objetivo de embellecer la ciudad para hacerla atractiva para los miles de extranjeros que año a año llegaban a la ciudad. Además, las nuevas concepciones sobre el uso del tiempo libre y la legislación social del batllismo que recortó la jornada de trabajo, permitieron a los montevideanos disfrutar de su ciudad, contemplando el río o en las extensas plazas y parques dispersos en diferentes barrios de la ciudad.



Feria de la calle Yaro (hoy Tristán Narvaja), alrededor de 1920. CdF, IM, Foto 1469FMHB.

En sus comienzos, la feria estaba especializada en la venta de productos agrícolas, avícolas y porcinos.



Interior de la Tienda London Paris, sección Mercería, alrededor de 1920. Archivo Nacional de la Imagen y la Palabra, SODRE. UY-SODRE-ANIP-DFC-LONP-039-MD.

Una de las principales novedades de la época en relación con el comercio interno fue la instalación de las tiendas por departamento. Surgieron por la necesidad de construir edificios de grandes proporciones que nuclearan muchas tiendas en un mismo lugar. La tienda Introzzi, la Casa Soler, la Tienda Inglesa fueron algunas de las de este tipo que se instalaron en el centro, principal zona comercial de la ciudad. Sin dudas que una de las más emblemáticas fue la tienda London Paris, ubicada en la esquina de 18 de Julio y Río Negro e inaugurada en 1908. Ofrecía productos de los más variados, incorporando además de la venta directa, la novedosa venta por catálogo: bazar, perfumería, joyería, ropa, mercería, zapatería, juguetería eran algunas de las secciones en las que se organizaba el establecimiento. Se caracterizó por la venta al contado y por ofrecer mercadería venida directamente de Europa, además de contar con sus propios talleres para la confección de vestimenta.



La Primera Guerra Mundial marcó un punto de inflexión en la economía internacional, con la declinación de la hegemonía británica y el ascenso de la economía estadounidense. Esta no tenía la misma complementariedad con las economías latinoamericanas, especialmente con la uruguaya, lo que redujo las posibilidades de inserción de sus productos en el mercado mundial. A esto se le sumó el estancamiento del sector agropecuario, que empezó a mostrar señales de agotamiento.

Después de la crisis de la primera posguerra, entre 1920 y 1921, Uruguay experimentó un breve período de crecimiento económico que se vio interrumpido abruptamente en 1930 por los efectos de la crisis internacional de 1929. Durante este tiempo, aunque las exportaciones y las importaciones aumentaron significativamente, la balanza de pagos fue negativa, ya que el país tuvo que destinar gran parte de sus ingresos al pago de la deuda externa.

En este contexto, se empezaron a observar las primeras señales de un cambio estructural en la economía uruguaya. La participación del sector agropecuario en el producto nacional comenzó a disminuir, mientras que la industria, la construcción y los servicios empezaron a ganar importancia. La década de 1930 marcó así el inicio de un modelo *de crecimiento hacia adentro*, basado en el desarrollo industrial.

## Montevideo entre dos grandes crisis (1930-1982)

Tras la agonía iniciada en 1914, el largo ciclo de prosperidad de la etapa anterior se cerró definitivamente en la década de 1930, cuando llegó al Uruguay la onda expansiva de la Gran Depresión de la economía mundial causada por la caída de la bolsa de Nueva York en 1929.

Como ha explicado el historiador Raúl Jacob, la crisis de los treinta entró por el puerto de Montevideo.<sup>10</sup> Debido a la retracción de la demanda externa durante toda la década, la producción nacional enlenteció su ritmo de trabajo, los empresarios urbanos y rurales tuvieron dificultades para vender sus productos,

la recaudación fiscal cayó y el desempleo privado se disparó. La caída en las importaciones y el derrumbe de la moneda nacional frente a las divisas extranjeras causaron numerosas quiebras de empresas comerciales, con despido de empleados y rebaja de sueldos. Montevideo sufrió de manera particular las consecuencias

10 Raúl Jacob, *Uruguay, 1929-1938: Depresión ganadera y desarrollo fabril*. Montevideo: FCU, 1981.

Taller Municipal de Canastería, 1930-1940. CdF, IM, Foto 19978FMHGE.

El taller funcionó entre las décadas de 1930 y 1940. Esta fotografía integra una colección de varias imágenes disponibles en el CdF que muestra la presencia de varios talleres municipales funcionando en la ciudad en esas décadas. Además de la fabricación de cestos, la Intendencia tenía secciones de escobería, carpintería, hojalatería, talabartería, tornería y taller mecánico para el mantenimiento de la flota de vehículos. Los productos elaborados en estos talleres eran utilizados por parte de los diferentes servicios que brindaba el gobierno departamental, por ejemplo, en la limpieza de la ciudad, pero además se comercializaban al público en la Sección Almacenes y Depósitos.



económicas y sociales de esta crisis, debido a que hacia 1930 en este departamento se concentraba el 65 % de los establecimientos industriales del país, el 82 % del capital invertido en la industria y el 83 % del empleo industrial.

De acuerdo con las incompletas estadísticas disponibles, el peor año fue 1933, cuando la tasa de desempleo alcanzó una cifra posiblemente superior al 30 % a escala nacional. Aunque Montevideo alojaba un porcentaje menor de desempleados en comparación con el interior del país, era por lejos el departamento con mayor concentración de desempleados, con cifras de 10.000 desocupados en 1931 y más de 14.000 en 1933. El problema social alcanzó notoriedad: en 1931 se creó en el Cuartel de Blandengues un primer comedor para desocupados, y pocas semanas después, un segundo en el Cuartel de la Guardia Republicana. El malestar obrero se manifestó en una intensa actividad sindical: en 1931 hubo 53 huelgas generales.

El gobierno puso rápidamente en marcha una agresiva política de creación de empleo público, y por lo tanto, de incremento del gasto del Estado. Presagiando la política que poco después haría famoso al presidente de los Estados Unidos, F. D. Roosevelt, el Gobierno uruguayo desplegó a partir de 1932 un extenso plan de obras de vialidad en el interior del país, que buscaba dar empleo al elevado número de desocupados en esos departamentos. Por su parte, en Montevideo se informó que desde el inicio de la crisis hasta 1934 el Gobierno departamental había creado 5000 puestos nuevos de trabajo y que, para entonces, el problema del desempleo «casi había desaparecido de la capital», como refiere Jacob.

Las medidas ensayadas para enfrentar la crisis, caracterizadas por la fuerte intervención del Estado en numerosos ámbitos de la economía, fueron prolongadas y ampliadas durante la Segunda Guerra Mundial. Después de 1942, cuando la Gran Depresión de los años treinta ya había sido superada, las nuevas políticas *dirigistas*

buscaban no solo reactivar la actividad económica y el empleo, sino también defender la moneda uruguaya, fomentar el crecimiento de la industria nacional y, finalmente, ampliar los derechos sociales de los ciudadanos uruguayos. Cuando la guerra terminó, se hizo visible un nuevo ciclo de prosperidad económica que, con diferente intensidad, abarcaba a todos los departamentos del país. El centro dinámico del nuevo ciclo de crecimiento era la industria nacional; estaba en marcha lo que se conoce como *industrialización sustitutiva de importaciones*. Si desde la segunda mitad del siglo XIX la actividad manufacturera se localizaba sobre todo en Montevideo, durante el crecimiento industrial acelerado entre 1930 y la primera mitad de la década de 1950, el proceso de aglomeración industrial en el departamento se agudizó. Las razones eran muy lógicas: en Montevideo estaba la mayor parte de la población del país, el principal puerto de exportación e importación y la mayor concentración de mano de obra calificada. Asimismo, allí estaba localizado

el corazón del sistema bancario y financiero del país.

Se instalaron, entonces, numerosas nuevas empresas industriales, en su mayoría nacionales, pero también extranjeras: algunas ya estaban en el país desde antes

(como los frigoríficos estadounidenses Swift y Artigas) y otras eran nuevas, como General Electric, que abrió una planta en Camino Carrasco. En su mayoría eran empresas privadas, pero estaban escoltadas por un puñado de grandes empresas industriales

estatales de reciente creación, como el Frigorífico Nacional (1928) y ANCAP (1931).

A pesar de ser muy pocas, las empresas industriales estatales representaban un porcentaje no menor al 10 % de la producción

Montevideo, miércoles 12 de noviembre de 1958 **Acción** Página 9

## Menos Divisas, más Trabajo Nacional

# Hacia un Mejor Standard de Vida: Aparatos Eléctricos Para el Hogar

A medida que se ha ido elevando el standard de vida de nuestra población, creció paralelamente la demanda de la infinidad de artefactos eléctricos hogareños.

El abastecimiento de este creciente renjón se dependía exclusivamente, hace 20 años, de la importación. Poderosa sugieron en nuestro país las empresas que paulatinamente fueron reemplazando, poco a poco, las importaciones en el país, las cuales para, de modo tal, que en la actualidad puede afirmarse que la dependencia del mercado exterior ha quedado reducida al suministro de materias primas.

Como ejemplo de lo que se ha logrado en ese sentido cabe citar a General Electric, que a través de sus numerosas plantas industriales, varias de ellas en el extranjero, y del Directorio, Sr. Emilio Elvira, ha desarrollado una gran empresa, que hasta 1924

de divisas producir muchas más unidades.

### • Otros factores

Cuando General Electric comenzó su actividad industrial en 1905, 17 personas trabajaban para la compañía. En la actualidad el personal se eleva a 1.400.

La orientación seguida por esta empresa, disminuir en todos los productos el contenido de valor importado y aumentar el valor agregado en el país, reclama gran constancia y tenacidad en el esfuerzo. Cada elemento que se produce en el país es símbolo de la culminación de una acción esforzada tendiente a solucionar todos los problemas técnicos y económicos que inciden sobre cualquier producción nueva. Es frecuente el caso en que la pequeña de las cantidades a producir exige el invento de la ma-

las garantías imaginables. A múltiples pruebas es sometido el material en sus diversas etapas. La cantidad de operaciones que entra en su elaboración es infinita. Una sola pieza es sometida a unas 70 operaciones distintas.

En síntesis, General Electric representa un cabal ejemplo del esfuerzo de la industria nacional para producir la mayor cantidad de bienes con la mínima ración del comercio y el trabajo nacional no se resientan por la escasez de divisas por la que atraviesa nuestro país.

Por otra parte, su organización y las características de los medios de producción de que dispone, la convierten en un orgullo para el Uruguay.



«AUTOMATISMO Y PRECISION. — En la acción fabricación de bombos eléctricos, en General Electric, se desarrolla una tarea muy delicada»



GIGANTESCA PLANTA INDUSTRIAL. — La nueva planta industrial que General Electric posee en Camino Maldonado representa un orgullo para la industria nacional»

Diario **Acción**, 12/11/1958, noticia que informa sobre la instalación en el país de la empresa estadounidense General Electric, con la apertura de una planta industrial donde se habrían de producir diversos electrodomésticos, desde bombillas eléctricas hasta refrigeradores.

El titular del diario oficialista expresa de manera elocuente la doctrina política predominante con respecto al papel de la industria nacional en el desarrollo del país, al enfatizar dos grandes ventajas del acontecimiento: que mejorará la calidad de vida de los uruguayos por el acceso a los electrodomésticos, y que permitirá ahorrar divisas al sustituir la importación de esos productos. Aunque se trata de una empresa de capitales y tecnología extranjera, en el pie de la foto derecha se indica: «La nueva planta industrial que General Electric posee en camino Maldonado representa un orgullo para la industria nacional».

industrial total. En 1960, cuando el pico de la industrialización ya había pasado, el 78 % del producto y el 74 % del empleo industrial del país se radicaban en el departamento de Montevideo.<sup>11</sup> Al igual que el antiguo distrito industrial del Cerro, en otras partes de la ciudad surgieron paisajes urbanos caracterizados por la presencia de plantas industriales, galpones y áreas de carga y descarga. La población obrera industrial aumentó en todo el país, y en Montevideo se formaron o aumentaron su tamaño populosos barrios obreros, en zonas como Villa Española, en torno a la Fábrica Uruguaya de Neumáticos S. A (FUNSA), La Teja en torno a la refinería de ANCAP, y la Curva de Maroñas, donde se instalaron diversas empresas textiles.

La actividad sindical se fortaleció en la industria y se extendió a otras ramas de la actividad económica. El mecanismo de los consejos de salarios (aprobado en 1943), así como varias medidas de

ampliación del sistema de previsión social durante los gobiernos colorados de 1946 a 1958 crearon un entorno institucional amigable hacia los trabajadores urbanos en general, y hacia los obreros industriales en particular. Sin embargo, no todo eran luces en la ciudad.

El crecimiento urbano no se acompañó de un crecimiento equilibrado de la oferta en el mercado inmobiliario, y en consecuencia Montevideo empezó a mostrar síntomas de dificultades crecientes en ese plano. La ciudad empezaba a mostrar nuevos contrastes. En la década de 1950, mientras la Ley de Propiedad Horizontal impulsó la construcción de edificios de apartamentos de diez pisos a lo largo de las grandes avenidas y dio al barrio Pocitos el perfil edilicio que lo hace reconocible hasta hoy, surgió también lo que empezó a conocerse como el problema de los *cantegriles*, nombre con el que entonces comenzaron a nombrarse a los asentamientos precarios.

Desde principios de la década se hablaba de la existencia de asentamientos habitacionales precarios, ubicados en áreas suburbanas, sin acceso al agua corriente, el saneamiento ni el tendido eléctrico, donde habitaban familias en condiciones de extrema pobreza. Entre 1950 y 1952 la Intendencia de Montevideo construyó cinco núcleos habitacionales *de emergencia* con el objetivo de erradicar unos treinta *rancheríos* que habían sido detectados. La solución provisoria se convirtió en permanente y a su alrededor se crearon nuevos asentamientos precarios.<sup>12</sup> Fue el primero de una serie de ensayos para resolver una de las manifestaciones más evidentes de que los procesos de creación y redistribución de la riqueza durante la industrialización sustitutiva de importaciones no funcionaban tan bien como parecía, incluso en la capital del país. A comienzos de los años sesenta los estudios de la CIDE y el censo de población y viviendas de 1963 mostraron que

11 Juan Anichini, *El sector industrial*. Colección Nuestra Tierra, n.º 21. Montevideo: Nuestra Tierra, 1969, p. 22.

12 María José Bolaña, «Políticas públicas y cantegriles en Montevideo (1946-1973)», en *Urbana: Revista Electrónica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade*, vol. 9, n.º 1, 2017.

Playa Pocitos en febrero de 1956. CdF, IM, Foto 09162FMHGE

La Ley de Propiedad Horizontal (1946) dio lugar a una oleada de edificios de apartamentos de nuevo tipo, construidos en altura. La rambla de Pocitos fue objeto de un boom de la construcción, encabezado por empresas privadas que establecieron un nuevo patrón de vivienda y un nuevo paisaje urbano en el antiguo balneario. Sin perder del todo su viejo perfil turístico, el crecimiento demográfico y territorial de Pocitos durante las décadas de 1950 y de 1960 albergó a sectores sociales en ascenso de las clases medias y empresariales de Montevideo.





Conventillo Medio Mundo en 1954. CdF, IM. Autor: Feruccio Musitelli. Foto 0281-01b\_00FFPM.

Desde la época colonial la solución habitacional para los sectores urbanos más pobres de Montevideo había sido la renta de habitaciones en viviendas destinadas específicamente a ese fin. A comienzos del siglo XX esa modalidad adoptó la forma y el nombre de conventillo, un conjunto de viviendas de tamaño reducido agrupadas en una construcción única, por lo general con un patio común. La persistencia de esta solución habitacional en las áreas más urbanizadas de Montevideo durante el apogeo económico de 1946-1956 pone de manifiesto que los beneficios del crecimiento industrial no alcanzaban del mismo modo a todos los montevideanos. El conventillo Medio Mundo, ubicado en el Barrio Sur y habitado fundamentalmente por familias afrodescendientes, fue quizás el ejemplo más conocido de esta situación.

además de los *cantegriles* —que para entonces se consideraban un subproducto disfuncional de la migración campo-ciudad— existía un problema habitacional bastante generalizado entre los sectores urbanos por debajo de cierto nivel de ingresos, en particular entre familias obreras y de otros trabajadores manuales de baja calificación. En Montevideo había más de diez mil viviendas calificadas como *inquilinos*, popularmente conocidas como *conventillos*.<sup>13</sup> Se trataba de las primeras manifestaciones de lo que pronto sería un largo período de graves desequilibrios económicos, crisis social y crisis política.

Desde 1956 hasta 1969 la economía del país se mantuvo estancada. Los desequilibrios externos e internos se manifestaron en cascada: déficit en la balanza comercial, déficit en las cuentas del gobierno, sucesivas devaluaciones del peso, inflación acelerada. La política *dirigista* de los gobiernos

colorados fue abandonada en 1958 con el ascenso del Partido Nacional al poder, pero la intención liberalizante de los nuevos gobiernos blancos no consiguió tramitar un viraje exitoso hacia un nuevo modelo económico. Como muestra la **tabla 1**, a partir de 1957 el salario real empezó a caer sin pausa.

Con el trasfondo de la caída del salario real y el deterioro de las condiciones de vida de los sectores asalariados, los *largos años sesenta* (1959-1973) fueron escenario de una escalada de la conflictividad social, la violencia política y el autoritarismo del Estado.<sup>14</sup> La capital del país fue, también en este plano, un epicentro donde estos convulsos procesos se manifestaron de manera dramática. La escalada autoritaria del gobierno desembocó en el golpe de Estado de 1973 y se inició un largo período caracterizado por la ausencia de democracia y el terrorismo de Estado.

1957	100
1958	96,9
1959	89,7
1960	89,7
1961	84,6
1962	89,5
1963	88,2
1964	84,9
1965	81,1
1966	80,5
1967	86
1968	73,2
1969	82,1
1970	81
1971	85,2
1972	70,6

Tabla 1. Salario real, 100 = 1957

Fuente: Alicia Melgar y Walter Cancela, *Economía: la hora del balance*. Colección El Uruguay de Nuestro Tiempo. Montevideo: CLAEH, 1983, p. 21.

13 Juan Pablo Terra, *La vivienda*. Colección Nuestra Tierra, n.º 38. Montevideo: Nuestra Tierra, 1969, p. 20.

14 Magdalena Broquetas y Nicolás Duffau, «Una mirada crítica sobre el "Uruguay excepcional". Reflexiones para una historia de larga duración sobre la violencia estatal en el siglo XX», en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana «Dr. Emilio Ravignani»*, n.º 53, 2020.

1973	69,4
1974	68,8
1975	62,7
1976	59
1977	52
1978	50,2
1979	46,1
1980	45,9
1981	49,3
1982	49,2

Tabla 2. Salario real, 100 = 1957

Fuente: Alicia Melgar y Walter Cancela, *Economía: la hora del balance*. Colección El Uruguay de Nuestro Tiempo. Montevideo: CLAEH, 1983, p. 21.

Desde el punto de vista económico, la dictadura civil-militar que transcurrió entre 1973 y 1985 tuvo

éxitos y fracasos. Hasta 1980 hubo un ciclo de crecimiento económico basado en la recuperación de los beneficios empresariales, la caída del salario y el endeudamiento externo, mientras la política económica conservaba cierto apego al industrialismo desarrollista de las décadas anteriores, combinado con mayores dosis de liberalismo en cuanto al comercio exterior y la política monetaria. En 1980, la conducción viró hacia una política económica de apertura más radical, se desreguló el sistema financiero y se pretendió convertir al país en una plaza financiera regional, intento que desembocó estrepitosamente en la crisis cambiaria de 1982. Como muestra la tabla 2, en ninguno de los dos

momentos fueron priorizados la calidad del empleo, la recuperación del salario real ni la mejora en las condiciones de vida de los trabajadores. Tras más de dos décadas de caída, en 1982 el salario real era la mitad del de 1957.

Si por un lado la crisis de 1982 desnudó los errores de una apertura financiera descontrolada y un endeudamiento público irresponsable, poniendo a empresarios y trabajadores al borde del precipicio, por otro debilitó aún más un régimen autoritario que había empezado a erosionarse con la derrota política que había sufrido en 1980. Después de 1982 una nueva etapa empezó en la historia económica del país y de Montevideo.

Huelga de obreros en empresa Lanasur y corte de calle, década de 1960. CdF, IM, Foto 3275 \_ 29FPEP.

El crecimiento industrial acelerado se frenó en 1956. A partir de entonces las condiciones de vida de los obreros industriales, que venían mejorando desde la década de 1940, iniciaron un prolongado declive. Los sindicatos reaccionaron con movilizaciones y huelgas que fortalecieron la identidad de la clase obrera y reforzaron al movimiento sindical en su conjunto. La convergencia con los reclamos estudiantiles dio aún más visibilidad y frecuencia a las movilizaciones. Los cortes de calle y otras acciones directas, al principio toleradas por la policía, pronto fueron reprimidas. Durante los sesenta, las movilizaciones populares y los enfrentamientos con la policía fueron parte de la vida cotidiana de la ciudad.



## Década perdida y crecimiento con apertura (1982-2002)

La crisis de 1982 trajo consigo un contexto de recesión económica, desempleo, aumento de la inflación y elevado déficit fiscal. Cuando en 1985 asumió el primer Gobierno democrático luego del período dictatorial, con la primera presidencia de Julio María Sanguinetti, se buscó redefinir la política monetaria, fiscal y salarial, logrando un corto período de crecimiento. Este llegaría a su fin hacia 1989, cuando la creciente inestabilidad regional limitó el crecimiento y la estabilidad macroeconómica, provocando un estancamiento del PIB en ese año, acompañado de una elevada inflación y un abultado déficit fiscal.<sup>15</sup>

Como ha señalado el historiador Jaime Yaffé fue durante los años noventa que el proyecto neoliberal tuvo su mayor empuje. Las políticas económicas del segundo gobierno democrático se explican por

las restricciones que imponía el pago de la deuda externa contraída durante el período dictatorial y por las pautas previstas en el Consenso de Washington (1989), de acuerdo al cual la liberalización y estabilización de la economía, junto con una reforma del Estado, llevarían a un mayor crecimiento económico. El gobierno de Luis Alberto Lacalle (1990-1995) llevó adelante un plan de estabilización de los precios con ancla cambiaria (con el objetivo de controlar la inflación), flexibilización del mercado laboral (fueron suspendidos los consejos de salarios) y medidas tendientes a lograr el equilibrio fiscal. En términos comerciales, se tendió a la liberalización, profundizada en el marco regional mediante la creación del Mercado Común del Sur (Mercosur) en 1991; mientras que se avanzó en la desmonopolización y privatización de los servicios públicos, aunque no

se lograron todos los avances que sus promotores hubieran deseado, producto de una efectiva resistencia de las organizaciones sociales y la oposición política a algunos contenidos de la Ley de Empresas Públicas de 1992.<sup>16</sup>

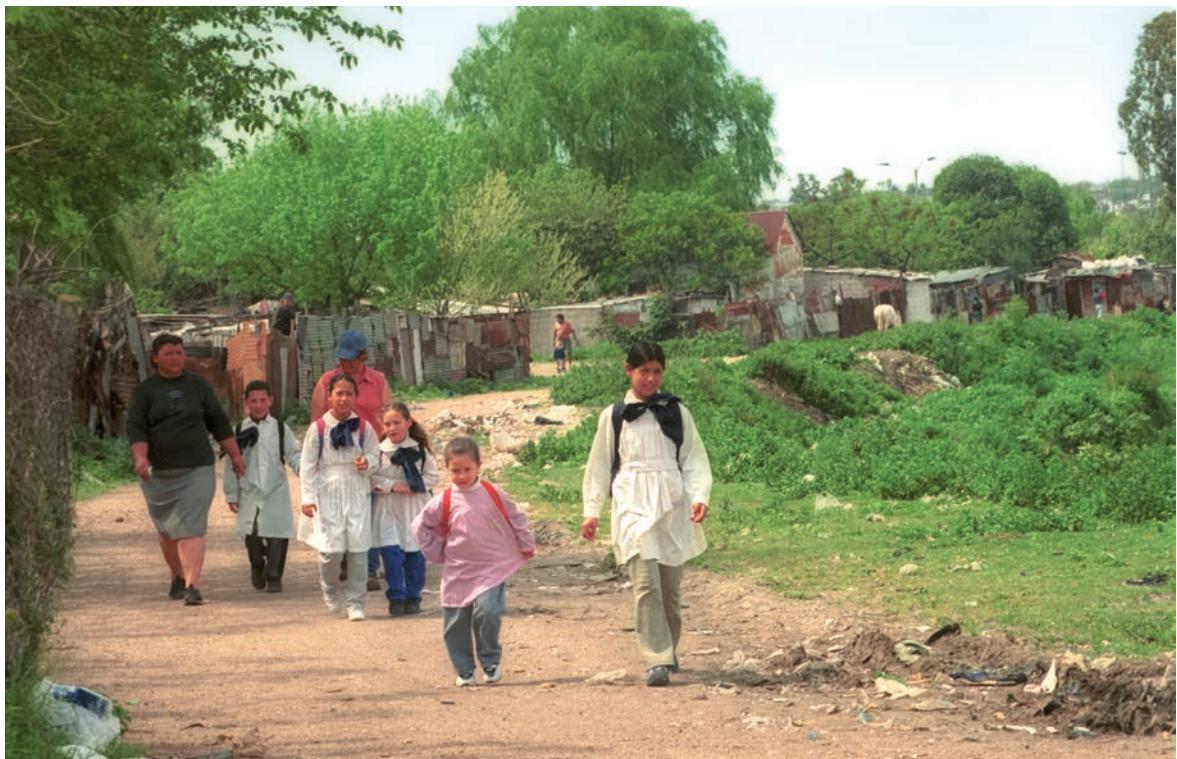
Entre 1991 y 1998 la economía uruguaya experimentó un período de crecimiento, con excepción de 1995, coincidiendo con el auge de la globalización económica y expansión capitalista que vivió la economía mundial tras la desintegración de la URSS y la crisis del socialismo real. Al incremento del comercio mundial, se sumó una reducción de las tasas de interés y una tendencia a la baja del precio del dólar; lo que permitió que la mayoría de las economías de América Latina superaran la crisis del decenio anterior (conocida como la *década perdida*) y experimentaran procesos de crecimiento.

15 Gabriela Mordecki, *Uruguay en democracia: treinta años de evolución económica (1985-2015)*, Serie Documentos de Trabajo, n.º 8. Montevideo: Iecon, FCEA, Universidad de la República, 2017.

16 Jaime Yaffé, «El proceso económico», en Marchesi, Aldo, Markarian, Vania y Yaffé, Jaime (Coords.), *Uruguay. En busca del desarrollo entre el autoritarismo y la democracia*, tomo III: 1930-2010. Montevideo: Planeta-Mapfre, 2015.

Asentamiento 25 de Agosto, ubicado entre bulevar Batlle y Ordóñez, el arroyo Miguelete y las calles Trápani y Foch, 1998. CdF, IM: Carlos Contrera Foto 27475FMCMA. Autor.

En el marco de la situación de deterioro social que trajo la década del noventa, los asentamientos irregulares se incrementaron en la ciudad. La fotografía muestra un grupo de escolares, con un par de adultos que los acompañan, en uno de los pasajes del asentamiento 25 de Agosto. El crecimiento sostenido de ocupaciones de terrenos durante la última dictadura militar se mantuvo en los años posteriores, llegando a aumentar a un número sin precedentes en la primera mitad de la década del noventa, predominando por entonces lo que Álvarez ha denominado «ocupaciones planificadas de tierras» (Álvarez, 2019, p. 85). En 1995, había 111 asentamientos irregulares en Montevideo, en los que vivían un poco más de 50.000 personas, de quienes el 50 % eran niños y niñas. A partir de entonces, y debido a una política de planificación del crecimiento de la ciudad aplicada por la Intendencia, la instalación de nuevos asentamientos se había reducido, al tiempo que comenzaron a llevarse adelante proyectos para la formalización o realojo de estos asentamientos.





Puerto de Montevideo.  
Foto aérea de las  
dársenas I y dársena  
II, 22 de diciembre  
de 1999. Autor: ANP/  
Enrique del Arca.  
UY-ANP-AF-C17-511.

La fotografía  
permite ver la playa  
de contenedores,  
recientemente  
inaugurada, a  
pleno y un buque  
para el transporte  
de estos mismos  
contenedores, forma  
de transporte que se  
fue consolidando en  
el comercio mundial a  
partir de la década de  
1990.

A partir de 1999, y luego de la devaluación de Brasil, la economía uruguaya entraría en una fase recesiva que llegaría a su punto máximo con la crisis de 2002.

Como había ocurrido en la década de 1970, también durante los noventa el crecimiento económico estuvo acompañado de situaciones de deterioro social. El desempleo alcanzó en promedio valores mayores al 10 %, sumado a una caída en el poder de compra del salario y altos niveles de pobreza. Tanto la riqueza como el ingreso, se distribuyeron de forma desigual.

El comercio exterior uruguayo profundizó la regionalización que había comenzado durante la década del setenta, especialmente a partir de la creación del Mercosur. El objetivo de este tratado era habilitar la circulación libre de mercancías y servicios, adoptar políticas comerciales y un arancel en común, así como coordinar políticas económicas y sectoriales entre los países miembros. Mediante un proceso gradual, primero se estableció una zona de libre comercio, avanzando luego hacia la

unión aduanera y la conformación de un mercado común. En este marco, las exportaciones a los países vecinos se incrementaron, al tiempo que también aumentaron las importaciones desde Argentina y Brasil, cayendo las provenientes de Europa y Estados Unidos.

En un contexto de creciente apertura externa de la economía uruguaya, el puerto de Montevideo fue el epicentro de grandes transformaciones. En 1992 fue aprobada la Ley de Puertos, que modificaba la ley fundacional de la Administración Nacional de Puertos (ANP) y le adjudicaba a la empresa la administración y conservación de los puertos de todo el país, pero que habilitaba a empresas privadas a prestar servicios portuarios y otorgar concesiones y permisos, lo que permitió su ingreso a la operativa portuaria. Esta ley fue aprobada en el marco del avance privatizador del gobierno de Lacalle, que impulsó una Ley de Empresas Públicas que a pesar de que fue en parte derogada, permitió la desaparición de algunas empresas estatales y la privatización de otras. Al amparo

de esta legislación desapareció la *Imprenta Nacional* y la agroindustria El Espinillar, se liquidó la Industria Lobera y Pesquera del Estado (ILPE), se privatizó la Compañía del Gas y la aerolínea uruguaya Pluna se transformó en empresa mixta.

Desde la década de 1980 se llevaron adelante importantes obras para modernizar la infraestructura portuaria (dragados, instalación de grúa flotante, obras de la red eléctrica y de los accesos al puerto), destacándose las obras de la terminal de contenedores que comenzaron en 1978 y fueron inauguradas en 1987. La carga en contenedores se duplicó en pocos años, en un contexto en el que por su alta rentabilidad, se imponía a nivel mundial. Luego de la ley de 1992, aumentó la intervención de las empresas privadas en la operativa portuaria.

Los cambios en la política económica de los noventa traerían importantes consecuencias en el sector industrial de la ciudad. Este había mostrado un importante dinamismo durante la década de

Construcción de viviendas en la ex fábrica Alpargatas, 2012. Autor: Iván Franco.

En la imagen se puede ver el proceso de construcción de viviendas en lo que fueron las instalaciones de la fábrica Alpargatas, en una manzana entera comprendida entre las calles José L. Terra, Amézaga, Ramón del Valle Inclán e Isidoro de María, en el barrio Aguada. La fábrica había comenzado a funcionar en dicho terreno en 1890, luego de una expansión de su homónima argentina, en una época de auge de la industria textil, dedicada especialmente al abastecimiento del mercado interno. Además de la producción de alpargatas, a lo largo del siglo XX, se dedicó a la fabricación de distintos tipos de telas, así como pantalones vaqueros y calzados para distintas marcas. Durante el proceso de desindustrialización de los noventa, la fábrica cerraría sus puertas en 1996. En 2016, y producto de una política de reutilización de edificios abandonados en la ciudad, comenzó a construirse un edificio de más de cuatrocientos apartamentos que sería inaugurado en 2018. Parte del terreno, es ocupado desde esos mismos años por la Universidad de la República, como salones de usos múltiples especialmente de las facultades de Medicina y de Química.



1970, impulsado por las industrias exportadoras de bienes no tradicionales. La participación de la industria manufacturera en el producto total alcanzó un máximo del 28 % en 1991, pero a partir de entonces se dio un retroceso casi continuo que constituyó un verdadero proceso de desindustrialización.

Fueron varias las líneas manufactureras que desaparecieron o perdieron peso, como las textiles, las de la vestimenta y el cuero. Varias curtiembres entraron en crisis, mientras que desaparecieron empresas como las emblemáticas Alpargatas, Nibo Plast, Campomar y Soulas y Cristalerías del Uruguay, y varias fábricas de calzados y golosinas. FUNSA quedó en manos de capitales estadounidenses en 1997, y cerró definitivamente sus puertas en 2002, tras varios años de pérdida de mercados y baja productividad. La industria se concentró en ciertos rubros fundamentales como los alimentos (sobre todo algunos frigoríficos, lácteos y arroz), la química, el papel y los automotores. Desde 1988, el empleo en el sector industrial se redujo a la mitad, perdiéndose un

número muy importante de puestos de trabajo.

Hacia el final de la década, la industria acompañó el proceso recesivo del resto de la economía. Fue en este período que se concedieron exoneraciones impositivas a la industria del software, al tiempo que su desarrollo se declaró de interés nacional por parte del Poder Ejecutivo. A comienzos del nuevo siglo, la industria entró en un nuevo período de crecimiento, adoptando además un nuevo perfil por la importancia de la inversión extranjera directa, especialmente a partir de 2005.

En lo que respecta a la economía rural de Montevideo, desde la década de 1970 y hasta comienzos del nuevo siglo, la superficie productiva total y el número de establecimientos disminuyó a un ritmo considerable, en especial por el avance notable de la urbanización hacia zonas típicamente rurales —como se analiza en el fascículo 2 de esta colección—. A mediados de la década del noventa, zonas como Melilla y Rincón del Cerro conservaban su carácter

fuertemente productivo, mientras que en Peñarol Viejo, Toledo, Manga y Carrasco, el proceso de descaracterización como área rural productiva se aceleraba, según datos disponibles en publicaciones de la unidad Montevideo Rural de la Intendencia de Montevideo. En Melilla, las principales unidades productivas se especializaban en fruticultura; mientras que en Rincón del Cerro predominaban las actividades hortícolas, muchos de ellos especializados en la producción de hojas como la espinaca y la acelga, por la proximidad al mercado. Con el objetivo de regular el avance de la urbanización y de promover una correcta utilización de los recursos naturales disponibles, en 1995 la IM definió mediante un decreto el área que correspondía a la zona rural de Montevideo, creando la Comisión Especial Permanente de Montevideo Rural.

El comercio de la ciudad asistió en la década de 1990 a dos cambios fundamentales: el éxito de las grandes superficies y el desplazamiento de la actividad hacia zonas alejadas del centro. En 1985 se

Crucero en el puerto de Montevideo visto desde la calle Colón, 2020. CdF, IM. Autor: Luis Alonso. Foto 81005FMCMA.

El turismo de cruceros se incrementó a nivel mundial desde la década del noventa. Montevideo se ha convertido desde entonces en un importante puerto de desembarque de cruceristas que llegan a la ciudad desde distintas partes del mundo especialmente en los meses de verano. La temporada 2023-2024 representó un récord para el puerto de la capital, al que arribaron 162 cruceros, un 10 % más que la temporada anterior. Además, aumentó la permanencia de los buques, promediando las 13 horas, lo que implica un importante impacto en la economía de la ciudad asociada al sector turismo..



inauguró el Montevideo Shopping, y, en 1994, los de Punta Carretas, Tres Cruces y Portones. Estas instalaciones les otorgaron a las zonas en las que se asentaron un despegue comercial muy importante, al tiempo que los barrios se valorizaron, con el incremento de los negocios inmobiliarios de compraventa.

La venta masiva en los supermercados se extendió durante las décadas de 1980 y 1990. Si hacia 1970 la ciudad alojaba unos veinte supermercados, este número ascendió a más de cien en la primera década del siglo XXI. Un rasgo particular de esta actividad fue el aumento de la inversión extranjera directa, tanto mediante la compra de firmas preexistentes como a través de la instalación directa. En el período 1995-1999 Uruguay experimentó un importante crecimiento en cuanto a los flujos de estas inversiones, siendo muy importante su participación en el sector comercio y servicios.

La política económica del período favoreció la instalación y regulación del régimen de zonas francas

mediante leyes aprobadas en 1987 y 1988, con el objetivo de promover las exportaciones, la inversión y el empleo. Con este marco normativo, en 1990 se inauguró la Zona Franca de Montevideo (luego llamada Zonamérica). En ella se instalaron empresas cuya principal actividad, durante toda la década de 1990, estuvo vinculada al comercio, seguida por el sector servicios. Según estadísticas de la Intendencia de Montevideo, en 1996 trabajaban allí unas mil personas, y Argentina y Brasil eran los principales países con los que se comerciaba, otra muestra del incremento del comercio regional en el período.

El turismo que recibía la ciudad durante la década del noventa se incrementó de forma notable, en un contexto de aumento del arribo de visitantes a todo el país. En 1997, se superaron los 2.000.000 de turistas, de los que cerca del 35 % tenían como destino Montevideo. La apertura democrática había traído una nueva modalidad institucional para la actividad, con la creación en 1986 del Ministerio de Turismo,

institución que regiría la política pública del sector. Durante toda la década de 1990, se buscó fomentar la participación del sector privado y sobre todo, facilitar la inversión extranjera a partir de la aprobación de legislación en materia de promoción turística. En órbita departamental, en el 2000 se creó la División Turismo de la IM, y se definió por primera vez su Plan Estratégico de Turismo con la creación, en 2001, del primer espacio de asociación público-privado de turismo: la Corporación Turística de Montevideo (Corpotur).

El principal origen de los visitantes de la ciudad era Argentina, rasgo que se conserva desde los inicios de la actividad a principios del siglo XX. En este sentido, resultó un hito del período la inauguración, en 1996, de la terminal operada por la empresa Buquebus, la que hacía el transporte de pasajeros entre Montevideo y Buenos Aires. Una de las grandes novedades del período fue el dinamismo del turismo de cruceros, que incrementó la importancia de Montevideo como puerto de arribo en un contexto de incremento de la actividad mundial.

Parque Tecnológico Industrial del Cerro. CdF, IM. Autor: Carlos Contrera. Foto 6390FMCMA.

En 1998, y tras un proceso que la IM había iniciado en 1995, se inauguró el PTI del Cerro con seis empresas, con el objetivo de fomentar y promocionar industrialmente a micro, pequeñas y medianas empresas en diversos rubros. Desde entonces, supo también alojar cooperativas y empresas recuperadas por los trabajadores (allí funcionó, por ejemplo, la fábrica de Envidrio, empresa recuperada por los trabajadores tras el cierre de Cristalerías del Uruguay). El sitio en que se instaló se encontraba abandonado, pero había alojado a la planta Artigas del Establecimiento Frigorífico del Cerro Sociedad Anónima (EFCSA) entre 1959 y 1992, cuando cerró definitivamente sus puertas. En la actualidad, el parque reúne un importante número de empresas de distintos rubros, tanto industriales como del sector servicios.



## Crisis de 2002, recuperación y un nuevo período de prosperidad

La profunda apertura comercial y financiera de la economía uruguaya al comenzar el siglo XXI la exponía de manera muy sensible a las turbulencias externas. La devaluación de la moneda brasileña en 1998 y el complicado abandono de la convertibilidad de la moneda argentina en 2001, con su secuela de estallido social y crisis política en el país vecino, fueron los dos acontecimientos externos que agudizaron el déficit de pagos del país y dispararon lo que ha quedado registrado en la memoria popular como *la crisis del 2002*. A ellos se sumaron descuidos y calamidades internas. En el sistema financiero las reservas eran cortas y las regulaciones insuficientes. Campeaban la falta de controles, un vínculo tóxico con los depósitos argentinos y un estilo de gestión empresarial donde los límites con diversas formas de fraude eran muy finos, lo que acabaría por llevar a algunos banqueros a la cárcel. La epidemia de aftosa que

azotó a los ganados cerró el círculo de adversidades.

Los costos económicos y sociales de la crisis fueron muy altos. Entre 1998 y 2002 el PIB cayó más de un 16 %, el precio del dólar subió más del 100 %, la inflación se disparó y el número de quiebras y concordatos de las empresas alcanzó un pico, entre ellas un elevado número de bancos. En consecuencia, la tasa de desempleo alcanzó al 17 %, cayó el ingreso de los hogares, aumentó la emigración, aumentó la desigualdad y la pobreza alcanzó al 40 % de las personas del país. En 2002, el 50 % de niños y niñas uruguayas nació en hogares con ingresos por debajo de la línea de pobreza.

La crisis precipitó un cambio político que venía gestándose desde tiempo atrás. Tras cuarenta años de crecimiento irregular, pero sostenido, el Frente Amplio ganó las elecciones de 2004 y en 2005 se inició un ciclo de gobiernos

de centroizquierda que habría de durar hasta 2020. Los años 2004 a 2006 registraron la recuperación de la crisis, y desde 2007 hasta 2014 transcurrió una etapa de destacado crecimiento económico. Un escenario internacional de altos precios de los productos primarios dio marco a un fuerte incremento de las exportaciones acompañado de transformaciones del sector agropecuario, que venía experimentando desde finales del siglo anterior una oleada de innovaciones tecnológicas y de cambios organizacionales de primera importancia. Desde la expansión industrial de la postguerra, la economía uruguaya no había experimentado un crecimiento tan dinámico. Pero si bien el marcado proceso de desindustrialización iniciado en la década de 1990 se frenó, esta vez la industria manufacturera no lideró el proceso de crecimiento. Reducida en su tamaño y acotado su protagonismo a algunas ramas en particular dinámicas, la

Ahorristas hacen fila afuera del Banco de la Caja Obrera durante la crisis de 2002. Autor: Óscar Bonilla.

La desregulación del mercado financiero que estaba en marcha desde la dictadura, y el debilitamiento de la vigilancia del Banco Central del Uruguay agravaron los efectos de la corrida bancaria que se produjo a raíz de la crisis de confianza desatada por el corralito, el default y la crisis institucional subsecuente que vivía Argentina desde diciembre de 2001. Entre enero y febrero de 2002 la corrida bancaria en Uruguay se aceleró, gravemente y en los meses siguientes quebraron cinco bancos de este lado del río: Banco Galicia, Banco de Crédito, Caja Obrera, Banco Montevideo y Banco Comercial. En Montevideo numerosos ahorristas hicieron infructuosamente cola frente a las puertas de los bancos y perdieron sus ahorros. Posteriormente se comprobó que en dos de los bancos quebrados, el Montevideo y el Comercial, los directivos habían cometido maniobras doloosas con los fondos depositados, en perjuicio de sus clientes. Una familia de conocidos banqueros formada por Jorge Peirano Facio y sus cuatro hijos (Juan, Jorge, Dante y José Peirano Basso), así como los argentinos Carlos y José Rhom fueron procesados por la Justicia.



concentración y la extranjerización de la industria que había comenzado en las décadas anteriores se profundizó. En cambio, dentro del sector terciario de la economía, el comercio y el turismo se mostraron muy dinámicos.<sup>17</sup> La actividad portuaria, un clásico de la economía montevideana, experimentó un apogeo al impulso de la intensificación del tráfico marítimo, los cambios organizacionales de la operativa del puerto de Montevideo y la inversión de las empresas extranjeras concesionarias de las actividades de carga, descarga y almacenamiento.

Tras un primer paquete de medidas para enfrentar los elevados niveles de pobreza e indigencia causados por la crisis, los gobiernos frenteamplistas impulsaron mejoras en el mercado de trabajo y una batería de políticas sociales orientadas a impedir que las ventajas del crecimiento exportador se concentraran únicamente en los sectores empresariales.

Los consejos de salarios fueron restituidos y extendidos a otras ramas de actividad y se tomaron medidas contra la informalidad. En combinación con el ciclo de crecimiento recién mencionado, estas medidas permitieron hasta 2015 un sostenido incremento de la tasa de actividad en el mercado de trabajo, bajas tasas de desempleo, una mejora del salario real, así como una mayor proporción de la masa salarial en total del PIB y una mejora en la calidad del empleo.<sup>18</sup> El consumo de los hogares aumentó y se diversificó, en un contexto de importantes

cambios globales en las formas de mercadeo y pautas de consumo. Montevideo ejemplificó de manera notable algunos de esos cambios.

Como muestra la tabla 3, entre 2006 y 2015 se generalizó finalmente en los hogares montevideanos el consumo de algunos bienes durables de larga data, como el lavarropas y el microondas, mientras ganaba casi diez puntos porcentuales la proporción de hogares con automóvil. Por otro lado, en esos mismos años se verificó el crecimiento acelerado de bienes de nueva tecnología, tales como

	Lavarropas	Microondas	Auto	PC	Internet	TV por cable
2006	68,9	50,6	30,6	34,2	21,4	41,9
2015	84,1	72,7	39	74,3	69,5	66,8

Tabla 3. Proporción de hogares montevideanos con ciertos bienes y servicios, como porcentaje sobre el total de hogares del departamento, 2006 y 2015

Fuente: elaboración propia a partir de IM, Planificación Estratégica, Unidad de Estadística (2015). *Evolución de la pobreza 2006-2015*, e IM, Servicio de Gestión Estratégica, Unidad de Estadística (2016). *Información Física y Sociodemográfica por Municipio*.

17 Luis Bértola, «La historia económica del Uruguay: una síntesis interpretativa», en Luis Bértola (Comp.), *Teleidoscopio. Historia económica del Uruguay*. Montevideo: FCU, 2024.

18 Martín Lavalleja y Sebastián Torres, *Evolución de la calidad del empleo en el Uruguay, 2006-2021*, Estudios y perspectivas, n.º 56. Montevideo: CEPAL, 2022.

Puerto de Montevideo, 13 de setiembre de 2019. CdF, IM. Autor: Luis Alonso. Foto 76909MCMA.

El movimiento del puerto de Montevideo aumentó en el contexto de la globalización iniciada en la década de 1990 y al amparo de los cambios regulatorios sobre su funcionamiento. Dos empresas privadas (Montecon y Katoen Natie) son concesionarias de la ANP en la gestión de la actividad portuaria.



Día del centro, 10 de febrero de 2023. Autor: Santiago Mazzarovich / IM.

El consumo aumentó de manera notable, pero sobre nuevas bases. Las pautas de consumo y las formas de mercadeo minorista experimentaron cambios radicales. Los centros comerciales y las compras por internet desplazaron a los antiguos paseos de compra en avenidas y barrios específicos. Los distritos de la ciudad que, como el Centro, albergaban una gran concentración de tiendas, se vieron desafiados a ensayar nuevas estrategias para retener clientes.



la computadora doméstica, la TV por cable y el acceso a internet. La generalizada presencia en los hogares, asimismo impulsó nuevas formas de consumo y mecanismos de compra.

En efecto, muy pronto los teléfonos inteligentes desplazaron a otros dispositivos como la principal forma de acceso a internet. Durante los años de expansión del acceso a los teléfonos celulares, Montevideo tuvo siempre la delantera sobre los demás departamentos del país. Según la estadística disponible, en Montevideo el 71 % de la población de 6 años y más tenía un teléfono móvil en 2009, y esa porción había llegado al 85 % en 2018.

A nivel agregado, los altos niveles de pobreza de los años de la crisis quedaron atrás. En el departamento de Montevideo, donde en 2006 el 25 % de los hogares estaba por debajo de la línea de pobreza, la proporción de hogares pobres cayó a menos del 9 % en 2015. Sin embargo, tanto el país como el departamento mostraron

una gran diversidad territorial en estas mejoras. En Montevideo siguió existiendo una fragmentación territorial que se remontaba a la aparición de los primeros barrios con viviendas *de emergencia* y que refleja las profundas diferencias socioeconómicas del departamento más poblado del país.

En efecto, la Encuesta Continua de Hogares (ECH) de 2015 reveló que en Montevideo los hogares que estaban por debajo de la línea de pobreza eran el 8,7 % del total, pero que entre municipios existían diferencias muy grandes: los extremos los marcaban el municipio CH con menos del 1 % de hogares pobres, y el F con más del 18 %.<sup>19</sup>

El ciclo de prosperidad y mejoras sociales encontró su fin entre 2015 y 2019, cuando la caída en los precios internacionales de los productos primarios desaceleró el crecimiento económico, y los indicadores de empleo y desigualdad empezaron a deteriorarse. Si hasta 2019 el PIB consiguió mantener una tasa de variación

modesta, pero positiva, el golpe de la pandemia en 2020 clausuró definitivamente la etapa anterior e inauguró una nueva etapa, caracterizada por un cambio de rumbo en la conducción política y económica del país.

En resumen, durante sus trescientos años de vida la economía de Montevideo ha sido, y continúa siendo, un componente fundamental de la economía uruguaya. Desde los primeros años de construcción del Estado Oriental hasta la actualidad, el espacio montevideano fue un ámbito de aglomeración de productores y consumidores, organizaciones y mercados, actividades económicas y transformaciones sociales, cuyas interacciones han tenido efectos recursivos. A lo largo de los sucesivos y diversos ciclos de prosperidad y crisis de la economía uruguaya, la ciudad y su departamento han sido no solo el corazón económico del país, sino también un epicentro de convulsiones sociales y políticas que moldearon su historia reciente. Este breve

19 IM, Planificación Estratégica, Unidad de Estadística. *Evolución de la pobreza 2006-2015*, 2015, p. 7.

recorrido por el pasado reafirma la centralidad de Montevideo en términos económicos y subraya la importancia de entender los

factores históricos que han influido en su trayectoria. A medida que Uruguay avanza hacia el futuro, es crucial considerar estas lecciones

del pasado para seguir construyendo una economía robusta y sostenible que beneficie a todos y todas las uruguayas.

Centro de Desarrollo Local (CEDEL) del barrio Casavalle. Autora: Isabella Meza / CEDEL Casavalle.

Desde la década de 1990 la IM desplegó variadas políticas para combatir la desigualdad territorial y de ingresos. Mediante un proyecto de cooperación de la Unión Europea con la IM y el Ministerio de Educación y Cultura, fueron creados entre 2004 y 2006 dos centros de desarrollo local, uno en Carrasco norte y otro en Casavalle. A partir de 2007, ambos centros se incorporaron a la estructura organizativa de la IM. En ellos se imparten cursos de capacitación laboral y se ofrecen diversos recursos a pequeños emprendedores, tales como viveros de empresas, asesoramiento económico y legal para abrir emprendimientos e información sobre programas de financiación. Asimismo, los centros de desarrollo local funcionan como espacios para comercializar de manera permanente la producción de los emprendimientos del vivero, para la coordinación de diversas políticas públicas en el territorio con otros actores institucionales y para el desarrollo de actividades culturales. Los centros forman parte del área de Promoción Económica, una dependencia del Departamento de Desarrollo Económico del Gobierno municipal donde se coordinan, entre otras, las políticas de empleo y de promoción de emprendimientos de economía social.





MVD  
300