

Madrás, en la India. El ingeniero Wheelwright, el gran constructor de ferrocarriles de la Argentina en esas décadas, lo adquirió en Londres para emplazarlo en el bajo de Buenos Aires. ■

En un país que todavía constituía un destino riesgoso para la inversión extranjera, el sistema de garantía estatal también sirvió para estimular la construcción de otras líneas, como el ferrocarril a Río Cuarto y el que unió Córdoba y Tucumán en 1876. Las líneas tendidas en Buenos Aires también recurrieron al apoyo del estado, como el Gran Sur, cuyo primer tramo llegó a Chascomús en 1865. Pero, si para las empresas que operaban en la dinámica provincia de Buenos Aires el régimen de garantía en todo caso funcionaba como un seguro inicial contra la impericia o la osadía de sus promotores, las líneas que recorrían el interior encontraban en el subsidio público un recurso esencial para asegurar su supervivencia durante los prolongados años de adversidad que enfrentaron, incluso más allá del período considerado en este capítulo. Así, por ejemplo, mientras que el pujante Sur renunció a la garantía (y a la supervisión pública sobre tarifas que la acompañaba) al cabo de algunos años de servicio, el Central Argentino se aferró al subsidio hasta fines de la década de 1880, cuando el desarrollo agrícola de la región que atravesaba, y que su construcción había promovido, pudo asegurarle unos ingresos más atractivos que los que proveía el estado. Resulta evidente entonces que, pese al auxilio del estado central, el progreso de las regiones interiores durante este período continuó siendo lento y dificultoso. Aunque no todo permaneció inalterado, cuando Roca asumió la presidencia, en octubre de 1880, las desigualdades regionales, antes que atenuarse, se habían profundizado.

5. Buenos Aires, el litoral y el interior en la era de la lana

Durante la era del lanar, la aceleración del crecimiento exportador profundizó la integración entre la región pampeana y los mercados del Atlántico Norte. El incremento del ingreso generado por la ganadería ovina expandió el mercado interno; el consumo aumentó y se diversificó. Estos procesos tuvieron distinto impacto según las regiones. Mientras Buenos Aires se afirmaba como el motor de la economía de exportación y principal nexo con el mercado mundial, y los distritos ubicados al oeste del Paraná ganaban importancia, las provincias mesopotámicas perdían dinamismo. Algunos distritos del interior profundizaron su vinculación con el mercado litoral, y crecieron hasta donde los elevados costos de transporte terrestre se lo permitían. Al mismo tiempo, la expansión de la economía mundial estimuló la actividad económica en el Pacífico y en las tierras altas del continente, ofreciendo salida a la producción de las provincias del norte y del oeste. En este marco, el interior experimentó una leve expansión, que sin embargo no alcanzó para acortar las distancias con los distritos más dinámicos de la región pampeana, ni para incrementar de modo sustantivo el bienestar de sus habitantes. En cambio, la población del litoral se vio favorecida por mejoras considerables en sus condiciones materiales de vida, pero en un marco general signado por una creciente desigualdad.

La ciudad de Buenos Aires

En el período comprendido entre Caseros y la llegada de Roca a la presidencia, la ciudad de Buenos Aires se afirmó como el principal centro urbano del Atlántico austral. Un primer indicio de ello se obtiene al observar el espectacular crecimiento de la población

porteña en este período, que colocó a la ciudad entre las urbes de mayor aumento poblacional en el mundo. Entre 1854 y 1887, Buenos Aires creció a una tasa cercana al 5% anual, pasando de unos 93 000 a más de 400 000 habitantes. Dicho desarrollo demográfico, dos veces más veloz que el alcanzado en las cuatro décadas posteriores a la independencia, fue, además, bastante más rápido que el del país considerado en su conjunto, que alcanzó valores cercanos al 3% anual. Lo más notable: también superó el ritmo de expansión de la población de la propia campaña bonaerense, que entre 1850 y 1880 se ubicó en torno al 4% anual.

Las migraciones europeas constituyeron el principal motor del incremento demográfico porteño. Hacia 1850, la presencia de europeos era ya muy considerable, como lo indica el hecho de que uno de cada tres habitantes hubiese nacido al otro lado del Atlántico. Desde entonces, el arribo de extranjeros continuó en aumento; veinte años más tarde, los nacidos en Europa representaban la mitad de la población porteña. Como el flujo migratorio se hallaba compuesto, en su mayoría, por varones económicamente activos, el predominio de los europeos se volvió abrumador en esta categoría económicamente decisiva. Mientras que, en 1855, había 1,5 europeos por cada nativo de entre 20 y 60 años, en 1869 los varones adultos extranjeros superaban a los nativos en una proporción de 4 a 1. Para entonces, los varones extranjeros entre 15 y 39 años eran 49 300, y los nativos, apenas 12 500. Los italianos del norte constituían la mayor comunidad de extranjeros, pues habían aportado casi dos tercios de los inmigrantes arribados entre mediados de siglo y comienzos de la década de 1880.

Esta sostenida expansión demográfica da cuenta de la creciente importancia económica de la ciudad, en primer lugar como nexo con el mercado mundial. En este período, Buenos Aires se afirmó como eje del comercio exterior argentino. Pese a que la apertura del Paraná y el Uruguay al tráfico internacional, consagrada por la Constitución de 1853, acabó con el monopolio fiscal de la aduana porteña, los puertos de las provincias litorales no lograron desplazar a Buenos Aires de su papel de centro articulador del intercambio externo. La modestia de las comunidades de mercaderes y el reducido tamaño de los mercados de consumo de las ciudades de Santa Fe, Corrientes y Entre Ríos limitaron sus oportunidades de robarle a Buenos Aires una tajada considerable del comercio de importación.

El crecimiento de la ciudad

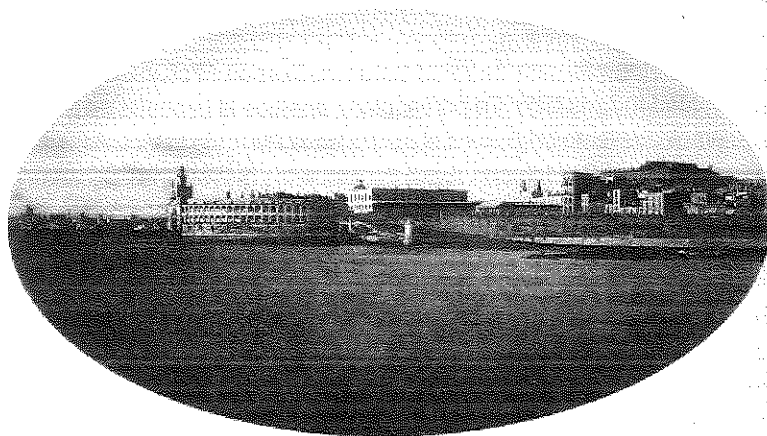


Benito Panunzi, *Plaza de la Victoria*, c. 1867. Colección Carlos Sánchez Idiart.

Esta fotografía, una de las primeras de Buenos Aires, muestra una ciudad todavía baja. En primer plano aparece la pirámide de Mayo en su emplazamiento original en el centro de la Plaza de la Victoria; a la derecha, el Cabildo con todas las arquerías que algunas décadas más tarde le quitará el ensanche de la Avenida de Mayo. Algunos nuevos edificios, como el Club del Progreso (a la derecha de la torre del Cabildo), o el Teatro Colón (desde cuya terraza se tomó esta foto) comienzan a competir en altura con las cúpulas de las iglesias, poniendo de relieve la modernización de la infraestructura edilicia de la ciudad. Sin embargo, en este período el principal cambio no fue físico sino demográfico. Desde mediados de siglo, la población porteña creció de manera explosiva, en primer lugar gracias a la inmigración transatlántica, pasando de menos de 80 000 habitantes en 1850 a cerca de 320 000 en 1880. Cuando Roca llegó a la presidencia, más de la mitad de los residentes de la ciudad habían nacido en Europa. Mucho antes de las décadas de gran inmigración del cambio de siglo, Buenos Aires era una ciudad cosmopolita, que se movía al ritmo del trabajo extranjero. ■

En cuanto a las exportaciones, el panorama no fue muy distinto. La libre navegación de los ríos llegó tarde, cuando la ganadería de las provincias litorales comenzaba a experimentar un retroceso relativo, consecuencia de sus dificultades para mejorar el rodeo vacuno o promover su reemplazo por ovinos. Como resultado de la gradual pero sostenida pérdida de importancia relativa de la ganadería entrerriana y correntina, el incremento del valor de las exportaciones en la era del lanar tendió a concentrarse de modo casi exclusivo en tierras bonaerenses, en particular en las que rodeaban a la ciudad de Buenos Aires y dependían de las redes de comercialización y transporte vinculadas con esta urbe. Pese a que las limitaciones del puerto de Buenos Aires se volvieron cada vez más evidentes conforme crecía el volumen del intercambio externo, por los muelles porteños pasó un porcentaje del comercio atlántico no inferior al 70%, mayor que en cualquier otro momento pasado o futuro de la historia del país.

La puerta del comercio exterior



Benito Panunzi, *La Aduana nueva desde el río*, c. 1867. Colección Carlos Sánchez Idiart.

A mediados de la década de 1850, la construcción de la Aduana nueva y de un muelle de cargas le proporcionaron a Buenos Aires sus primeras instalaciones portuarias de alguna envergadura. Hasta entonces, el puerto no poseía ningún tipo de infraestructura que permitiera a los barcos

efectuar las operaciones de carga y descarga a tierra en sitios protegidos contra las inclemencias del mal tiempo, ya que todo el movimiento se desarrollaba por medio de lanchas y carros que se internaban en el río. Las modestas obras de los años cincuenta sólo trajeron un alivio momentáneo, pues el incremento del tráfico comercial pronto reclamó iniciativas más ambiciosas. Éstas comenzaron por la rectificación de la desembocadura del Riachuelo y la apertura del canal sud en 1875, y por la construcción de muelles en los márgenes de este curso de agua. Pese a las dificultades que presentaba la operatoria portuaria, en este período Buenos Aires concentró el grueso del comercio exterior argentino. A comienzos de la década de 1880, por su puerto pasaba más del 60% del valor exportado, y más del 80% del valor importado. En 1880, las exportaciones que salían del puerto de Rosario, de fuerte crecimiento en el cambio de siglo, no alcanzaban al 5% del total. ▀

Gracias a la prosperidad exportadora, así como a la masiva presencia de una población extranjera que había cruzado el Atlántico en busca de mejores oportunidades, en estas décadas tuvo lugar una visible europeización de las costumbres y los patrones de consumo. El derrumbe de la federación rosista, con sus aspiraciones igualitaristas, también contribuyó a la expansión del consumo y, en particular, a una creciente separación entre los hábitos de consumo de los sectores más encumbrados y los de las clases populares. Nació entonces un sector de la actividad mercantil específicamente dirigido a atender las demandas de los grupos de mayores ingresos, que creció en importancia conforme aumentaba la riqueza e influencia de este sector de la población en las décadas de auge lanar. Los establecimientos más emblemáticos de este nuevo segmento fueron grandes tiendas como A la Ciudad de Londres, creada en 1873, que contaba con más de cien empleados. Estas tiendas introdujeron nuevos estilos de comercialización. Los artículos con precio fijo desplazaron al regateo, y aparecieron sistemas de distribución domiciliaria. El comercio de bienes y servicios de lujo se caracterizó por una creciente especialización: surgieron negocios que ofrecían diversos tipos de telas y confecciones, y lo mismo sucedió con los bazares que vendían vajilla, loza y cristalería, así como con las mueblerías, los restaurantes y los cafés.

En su mayor parte, los habitantes de la ciudad permanecieron al margen de los circuitos de comercialización más sofisticados, pero el incremento del ingreso y la creciente presencia de extranjeros integró a la población al consumo de modo más pleno que en décadas anteriores. Dicha tendencia también comprendió a las mujeres, pues la expansión

del trabajo en talleres, así como el crecimiento del servicio doméstico, incrementaron la participación femenina en el sector mercantil de la economía. Más allá del distrito comercial más exclusivo, las novedades en el estilo comercial fueron menos visibles, pues continuaron prevaleciendo los pequeños comercios regentados por sus dueños con la ayuda de su familia y algún dependiente.

Considerada globalmente, la estructura comercial porteña se volvió más compleja y es probable que creciera el peso relativo de los trabajadores del sector sobre el total de la población ocupada. La estructura de comercialización llegó a ocupar a una porción considerable de la fuerza de trabajo urbana, estimada entre un 15% y un 20% de la población activa. De acuerdo con el censo de 1887, en Buenos Aires existían aproximadamente 400 tiendas, unas 100 librerías, 140 joyerías, 70 sombrererías, 200 cafés, más de 230 despachos de bebidas, unas 1000 carnicerías y verdulerías, además de gran cantidad de restaurantes, fondas, mercerías, etc. Incluso los comercios más modestos sirvieron para ampliar la cantidad y la diversidad de bienes que consumía una población socialmente más heterogénea, marcada por la presencia extranjera. Pues si, para la elite nativa, la europeización significó mayor refinamiento, para muchos inmigrantes el consumo de los bienes de su tierra de origen (o sus réplicas de producción local) no era más que un hábito inscripto en la vida cotidiana. Al calor de esta demanda, la oferta se diversificó, en especial en rubros como alimentos y vestido. Así, por ejemplo, si en 1850 las panaderías porteñas producían apenas tres tipos de pan, hacia 1880 ofrecían hasta ocho variedades distintas, con la impronta de gustos franceses, italianos y criollos.

Como efecto derivado de la expansión exportadora, creció la importancia de las actividades mercantiles y financieras vinculadas con el comercio de lanas, cueros y otros derivados del ganado. En parte debido a que el puerto no experimentó mejoras significativas, la actividad exportadora demandó cantidades crecientes de energía humana para la carga y la descarga, y en torno a los saladeros, las barracas y los mercados concentradores de Once y Constitución. Durante los meses de verano, luego de la cosecha de lana y cuando el trabajo de los saladeros se hallaba en su punto más alto, la actividad en estos sitios adquiría un ritmo febril.

Sin embargo, la expansión de la ciudad permitió que la economía urbana ganase cierta autonomía respecto a las alzas y bajas del comercio exterior. El ejemplo más palpable de la importancia creciente de este mercado interno lo ofrece el desarrollo del sistema de transportes. La primera línea férrea de Buenos Aires fue el ferrocarril del Oeste, cuyo

primer tramo entre el Parque (hoy Plaza Lavalle) y Flores se inauguró en 1857. Este ferrocarril fue diseñado para captar la demanda de suburbios densamente poblados, y bien integrados al abasto de la ciudad, y sólo al cabo de varios años comenzó a internarse en la campaña. De hecho, la venta de pasajes constituyó la principal fuente de ingresos del Oeste en su etapa inicial. El crecimiento de la ciudad llevó a que, en 1869, también se inaugurara un sistema de tranvías a caballo, para unir los suburbios más próximos con el centro comercial y burocrático.

La expansión demográfica y la prosperidad pública y privada contribuyeron al auge de la construcción, que afectó tanto a la vivienda como a la infraestructura urbana. Con el alumbrado a gas y el empedrado, los distritos céntricos de Buenos Aires adquirieron un aspecto más elegante y europeo. En estos años, el estado comenzó a realizar mejoras en los servicios de agua, recolección de basura y drenado, en especial luego de que las epidemias de cólera en 1867 y 1868, y la de fiebre amarilla en 1871, pusieran de relieve la necesidad de intervenir en estos terrenos no sólo para embellecer la urbe o realzar la majestad del poder público. La construcción privada, por su parte, se expandió velozmente, aunque siempre a la zaga del incremento de la demanda habitacional, sobre todo para las clases trabajadoras. En las décadas posteriores a Caseros, desaparecieron muchas de las casas criollas y la ciudad adquirió una fisonomía de rasgos italianizantes, en parte porque la mayoría de los empresarios y trabajadores de la construcción provenía de la Península Itálica. En sus momentos de expansión, este sector empleó más del 10% de la población económicamente activa.

La producción manufactura fue el sector que experimentó menos cambios en estas tres décadas, a punto tal que parece haber perdido peso relativo en la economía en su conjunto. De hecho, la población ocupada en el sector creció más lentamente que la población activa total. Ya hemos señalado en páginas anteriores algunas de las limitaciones que afectaron al sector secundario tras la independencia: elevados niveles salariales, escasez de materias primas, falta de capital, ausencia de una tradición técnica. En gran medida, todos estos factores siguieron construyendo el desarrollo manufacturero en esta etapa de incremento de la riqueza y aceleración de la integración con los mercados atlánticos. Por tanto, el aumento de la demanda de bienes manufacturados generada por el crecimiento del ingreso fue satisfecha, en su mayor parte, por un incremento paralelo de los bienes de consumo importados.

Al igual que en la Inglaterra que dejaba atrás las políticas mercantilistas y las Leyes del Grano, luego de la caída de Rosas el prestigio de las ideas

librecambistas llegó a su punto más alto en todo el siglo. Este consenso liberal sentó las bases para una rebaja considerable de las tarifas aduaneras sobre los bienes de consumo, que se mantuvo en vigencia hasta 1876. La baja de los costos de transporte internacional, al abaratar los bienes importados, también conspiró contra el progreso de la producción manufacturera local. Por tanto, no sorprende que la composición de las importaciones continuase ampliamente dominada por bienes de consumo, al igual que en las décadas posteriores a la apertura comercial. A los textiles se sumaron más objetos de loza, madera y metal, conforme la demanda se volvía más compleja. En estos años, sólo se registra un modesto incremento de la importación de insumos y bienes de capital, que no tenían por destino principal la industria sino la construcción de ferrocarriles y obras de infraestructura y, en menor medida, la producción rural.

Nuevas pautas de consumo



Fábrica de guantes La Nacional, c. 1875. Archivo General de la Nación.

La europeización de los gustos de la elite y el aumento de la población extranjera expandieron la demanda de productos sofisticados. La importación satisfizo el grueso de esta demanda. También aparecieron algunas empresas manufactureras de cierta envergadura, que muchas veces combinaban la producción con la comercialización. En este período, el sector de confección se expandió de la mano de la introducción de la máquina de coser y la división del trabajo. A medida que la organización laboral se fue haciendo más compleja, creció el número de trabajadores especializados en aspectos parciales de la confección (ojalado, costura, corte) o en ciertas tareas anexas (planchado, empaque). La fotografía muestra el frente de una elegante fábrica de guantes. Se advierte la presencia de los propietarios y de algunos empleados que atienden al público, ya que este taller combina la fabricación con la venta al público. ■

Con todo, la llegada de inmigrantes dotados de destrezas técnicas poco frecuentes en el medio local incrementó la calificación de la fuerza de trabajo y las capacidades técnicas y empresariales disponibles, y permitió la aparición de nuevos emprendimientos, aunque casi siempre de modestas dimensiones. Nacieron así herrerías, carpinterías, talleres de confección de indumentaria, fábricas de fideos y de calzado, etc. Muchos de estos establecimientos combinaban la fabricación con la reparación; en todos ellos primaba el trabajo manual o artesanal, y una escasa división del trabajo. La fuerza motriz y la producción estandarizada se hallaban ausentes o desempeñaban un papel marginal. La producción dependía muchas veces de la demanda proveniente de casas comercializadoras, que combinaban la venta de productos locales e importados. Al igual que en la primera mitad del siglo, sólo algunas empresas, que procesaban materias primas locales y producían para la exportación (saladeros, curtiembres), lograron sobreponerse a las restricciones del entorno y alcanzar mayores dimensiones.

El mundo rural pampeano

Entre 1850 y 1880, la campaña de Buenos Aires se afirmó como el principal motor de la expansión productiva. Al calor del dinamismo de su economía ovina, cobró forma una sociedad más próspera y compleja, en especial en las regiones de asentamiento más antiguo. El crecimiento del sector más productivo de la economía comenzó

a desbordar las fronteras bonaerenses, y a la vez generó una sostenida expansión del mercado interno, que integró nuevas actividades a los circuitos económicos cuyo centro de imantación se ubicaba en Buenos Aires. Santa Fe aprovechó estas oportunidades. Beneficiada por una favorable dotación de recursos naturales, esta provincia creció más rápido que cualquier otro distrito pampeano. En cambio, las provincias mesopotámicas no lograron transformar sus procesos productivos, y continuaron desarrollándose según patrones establecidos en las décadas de 1830 y 1840. Esta etapa resultó particularmente negativa para Entre Ríos, que vio esfumarse toda posibilidad de rivalizar con Buenos Aires.

La provincia de Buenos Aires:

expansión productiva y crecimiento del consumo

Entre la caída de Rosas y la Conquista del Desierto, la provincia de Buenos Aires triplicó su territorio y alcanzó sus límites actuales. Menos de la mitad de los 307 000 kilómetros cuadrados que desde fines de los años setenta comprendió su jurisdicción –equivalentes a la superficie de Gran Bretaña, Bélgica y Holanda reunidas– se destinó a la producción en esos años de expansión de la frontera, pero esta vasta reserva de tierra fértil le permitió preservar la supremacía económica dentro de la federación. Durante este período, la población de la campaña bonaerense se triplicó: creció tanto o más rápido que en las cuatro décadas posteriores a la independencia, pasando de 177 000 a 552 000 habitantes entre 1854 y 1881. Al igual que en la ciudad capital, el incremento de la población –de un promedio del 4% anual– fue estimulado por la llegada de inmigrantes extranjeros, que hacia los años setenta representaban prácticamente la cuarta parte de la población total de la provincia y casi la mitad de los varones adultos. El crecimiento de las exportaciones fue bastante más veloz, pues superó el 7% anual. Ello sugiere que en este período se produjo un importante incremento de la riqueza per cápita, que de acuerdo con algunas estimaciones contemporáneas habría estado cerca de duplicarse.

En muchos de los distritos de frontera que lentamente comenzaron a poblarse con ganado vacuno, la imagen de la pampa como un desierto siguió vigente, ofreciendo un marcado contraste con los progresos civilizatorios alcanzados por la capital y su área de influencia inmediata. Gracias a la expansión de la ganadería vacuna hacia los distritos más alejados, el stock vacuno bonaerense pasó de 3 a 5 millones de cabezas entre 1850 y 1880, y continuó contribuyendo de manera decisiva a in-

crementar las exportaciones de rubros tradicionales como el cuero, el sebo y la carne salada, que en este período siguieron aportando cerca de un cuarto de las ventas al exterior.

El estanciero, el capataz y el peón de campo



Prilidiano Pueyrredón, *El rodeo*, óleo sobre tela, c. 1861. Detalle.

Este óleo describe el rodeo, la actividad de reunir al ganado vacuno que pasta libremente en campo abierto en la era previa al alambrado. Si bien el auge lanar desplazó al vacuno de las mejores tierras de la provincia de Buenos Aires, la ganadería vacuna continuó ocupando un lugar relevante en la economía provincial. El cuadro presenta una imagen que celebra el trabajo productivo y la estructura de autoridad imperante en una estancia dedicada a la cría de este tipo de ganado. Las diferencias entre las tres figuras sobre las que el artista concentra su atención (estanciero, capataz, peón) se encuentran establecidas con claridad. Confortablemente ubicado en la posición de mando, el propietario parece deslizar indicaciones que el capataz a su vez transmite al peón (el único desmontado). La escena refleja un universo donde tanto las jerarquías económicas como las sociales se han acentuado y tornado más visibles que en los tiempos del rosismo. El

estanciero viste ropa de estilo europeo (compárese con la ilustración de p. 47). Los otros personajes visten a la criolla, pero la indumentaria del capataz es más elaborada. ▀

En las zonas de antigua ocupación, el imperio de la ganadería extensiva se atenuó. La expansión ovina incrementó la productividad del trabajo y la densidad de población; con ello aumentó el ingreso y se amplió el mercado. El proceso de división de la propiedad rural se aceleró, arribaron nuevos inmigrantes y, gracias a actividades como la esquila, las mujeres se incorporaron de modo más pleno al mercado de trabajo. La población urbana de la provincia creció, y en los pueblos y ciudades el consumo se extendió y diversificó. El censo de 1869 revela la existencia de 77 centros poblados. Los más importantes, como San Nicolás, tenían ya el tamaño de una capital de provincia, y contaban con sucursales bancarias y periódicos propios. También se verificaron transformaciones en las demandas de consumo y las formas de comercialización. Las pulperías de la primera mitad del siglo XIX fueron dejando lugar a comercios más especializados, como tiendas, almacenes y carnicerías, y la variedad de bienes a la venta se incrementó. Hacia 1880, la provincia sumaba cerca de 3500 comercios, que empleaban a unas 10 000 personas. Todavía quedaban muchas pulperías, en especial en los distritos más alejados, pero éstas eran bastante menos numerosas que las 900 fondas, bodegones y cafés registradas en el censo de 1881. El avance de las profesiones revela la creciente complejidad de la sociedad rural. Los 174 profesionales (médicos, abogados, escribanos) de 1869 llegaron a 461 doce años más tarde.

La expansión económica liderada por el ovino tuvo una modesta incidencia sobre la producción manufacturera bonaerense; de hecho, el porcentaje de la población económicamente activa empleada en el sector secundario no experimentó grandes cambios a lo largo de estos años. La creciente integración de los mercados urbano y rural, favorecida por el crecimiento de la red ferroviaria y la mejora de los sistemas de transporte, limitó el desarrollo manufacturero en los distritos rurales. En los pueblos de la campaña el número de talleres se incrementó, aunque siguió predominando el ejercicio individual y artesanal de los oficios. Los saladeros, y en menor medida los astilleros de los pueblos de la costa del Paraná y los molinos harineros, constituían las únicas empresas de alguna envergadura de la campaña, y en casi todos los casos eran más pequeñas que en la ciudad de Buenos Aires. Para satisfacer sus necesidades, los pueblos de la provincia dependían aún de la red comercial cuyo centro se hallaba ubicado en la capital.

El consumo en los distritos rurales



León Palliere, *Interior de pulpería*, litografía, 1864.

León Palliere pintó esta escena que retrata un rincón tradicional de la campaña bonaerense. El cambio, sin embargo, se expresa a través de una cantidad de detalles. El pulpero aparece leyendo *La Tribuna*, un importante diario editado en Buenos Aires. Un niño, que trae una botella bajo el brazo, se dispone a comprar vino. Aun cuando los estantes aparecen semivacíos, se advierte la presencia (de izquierda a derecha) de bacinillas y otros recipientes de cerámica, velas, vino, tabaco, ginebra, cebollas, un bacalao, una guitarra, un par de escobas y un lazo. En esta pulpería criolla, los gauchos conviven con la lectura de la prensa urbana y el consumo de bienes importados. ▀

La integración del mercado interno tuvo consecuencias más positivas sobre la producción de alimentos. Gracias al ferrocarril, la campaña encontró maneras más directas y baratas para volcar su producción en el mercado porteño. A la vera de las líneas del ferrocarril trazadas en la década de 1860 surgieron chacras y quintas; los polos agrícolas del oeste (Lobos, Chivilcoy) se consolidaron, y creció otro hacia el norte, en Baradero. El aumento de la población y del ingreso estimuló la de-

manda urbana, que reclamó cantidades crecientes de leche, verduras, hortalizas, cereales y madera. El incremento de la oferta de alimentos y combustible fue posible porque la inmigración aportó fuerza de trabajo y nuevas destrezas, tal como se pone de relieve en el hecho de que los italianos predominaran entre los quinteros y agricultores, y los vascos entre los lecheros. Hacia el final de este período, la campaña poseía alrededor de 400 000 hectáreas cultivadas, y una masa de agricultores, quinteros y tamberos que superaba el 10% de la población trabajadora de la provincia. De manera semejante a lo ocurrido en etapas previas, el crecimiento agrícola bonaerense se reveló más dinámico en los rubros productores de bienes voluminosos o perecederos, en los cuales la competencia de regiones distantes era débil o inexistente, como en las verduras, hortalizas y frutas. En cambio, los altos costos laborales y el (comparativamente) elevado valor de la tierra siguieron desalentando la expansión del cultivo de trigo, que debía competir con el cereal introducido desde fuera del territorio provincial. Con todo, la diversidad de la oferta alimentaria se incrementó de manera sustancial, y ello da cuenta de la mayor complejidad de las demandas de consumo, tanto de la sociedad urbana como de la rural.

Santa Fe: un recomienzo promisorio

En este período, Santa Fe creció con más rapidez que cualquier otro distrito de la Confederación. La población provincial pasó de 41 000 habitantes en 1858 a 89 000 en 1869, y a 220 000 en 1887, expandiéndose a una tasa superior al 7% anual. Este excepcional incremento se apoyó en una profunda transformación de las estructuras económicas provinciales. Hasta comienzos del siglo XVIII, Santa Fe, un distrito de frontera, había tenido como única fuente de riqueza una pobre ganadería. Para favorecer el poblamiento de la región, en 1726 las autoridades coloniales le otorgaron a la ciudad de Santa Fe el estatuto de puerto preciso, por el cual todos los buques que navegaban el Paraná entre Asunción y Buenos Aires debían fondear en su rada y abonar derechos. Durante el período de reformas borbónicas, este privilegio fiscal desapareció, pero para entonces Santa Fe ya contaba con los recursos provenientes de su ubicación a la vera de la ruta comercial que unía a Buenos Aires con el Alto Perú, que en el siglo XVIII creció en importancia conforme cobraba envergadura el comercio interregional. Uno de los mayores rubros de este comercio era el de los mulares que, criados en las praderas santafesinas, tomaban el camino hacia Salta y de allí al Alto Perú. Gracias a esta actividad sumamente rentable, los

principales ganaderos santafesinos se contaron entre los más prósperos de la región.

Las guerras de independencia y la fragmentación del virreinato golpearon con particular saña a esta economía dependiente de la provisión de ganado al Alto Perú y de los tráficos a distancia. Los años posteriores fueron aún menos amables para los santafesinos, que durante tres décadas no pudieron sacar ventaja alguna de la apertura comercial. Dañada por las luchas civiles desarrolladas en su territorio, afectada por los obstáculos que tanto Buenos Aires como Corrientes y Paraguay imponían a la navegación del Paraná, y asolada por incursiones de indígenas chaqueños y pampeanos, Santa Fe vio desaparecer su riqueza comercial y ganadera, y asistió a una drástica contracción de su territorio y su población. Hacia la década de 1820, la provincia no alcanzaba los 20 000 habitantes, y su plantel vacuno había caído por debajo de las 50 000 cabezas. El estado prácticamente desapareció: en 1819, el modesto sueldo del gobernador se llevó casi un tercio del presupuesto total de la provincia. La recuperación económica de las décadas de 1830 y 1840 resultó aquí mucho más lenta y difícil que en la vecina Entre Ríos. Durante la vigencia de la federación rosista, Santa Fe siempre fue la más pobre de las provincias litorales.

Caseros constituyó el punto de inicio de una nueva etapa, signada por el crecimiento acelerado de las fuerzas productivas de la provincia. Su primer motor fue mercantil, y giró en torno a la expansión del comercio interregional. Sancionada la libre navegación de los ríos, la privilegiada ubicación de Rosario pronto consagró a esta pequeña villa —que en 1850 no alcanzaba los 5000 habitantes— como el mayor puerto de la Confederación, y el principal eje de circulación entre las provincias litorales e interiores. Hacia 1856, en lo que poco antes no era más que un caserío, ya se habían instalado unas 200 casas mercantiles. Desde entonces, el comercio rosarino no cesó de crecer, auxiliado por el desarrollo de la navegación a vapor y por una lenta pero importante mejora en el transporte terrestre. En los quince años transcurridos entre 1855 y 1870, el número de barcos que arribaron a su puerto se multiplicó por cinco.

Grandes tragedias como la Guerra del Paraguay también favorecieron a la ciudad. Rosario centralizó gran parte del esfuerzo de abastecimiento de las tropas combatientes, y por su puerto pasaron ejércitos, alimentos, pertrechos y armamentos con destino al frente de batalla. La construcción del ferrocarril que en 1870 la conectó con Córdoba terminó de afirmarla como el segundo centro portuario y ferroviario

de la Argentina, y como el vértice de un extenso circuito de intercambio que abarcaba todo el centro y el oeste del país. Signo inconfundible de dinamismo económico, Rosario recibió miles de inmigrantes, y se convirtió en una urbe tan cosmopolita como Buenos Aires. En esta etapa, Rosario no sólo dejó muy atrás a Santa Fe, la capital provincial, sino que se desarrolló más rápido que cualquier otra ciudad argentina: los 10 000 habitantes de 1858 se convirtieron en 23 000 en 1869, creciendo a una tasa cercana al 8% anual.

En estos años, el territorio santafesino se expandió velozmente. La superficie controlada por las autoridades, confinada durante tres décadas a una estrecha faja costera sobre el Paraná, de no más de 1 200 000 hectáreas, comenzó a crecer a partir de la expedición militar de 1858. Esta expedición arrancó a los indígenas un área igual a la hasta entonces dominada, a duras penas, por los blancos. A comienzos de la década de 1870, nuevas incursiones blancas ampliaron este territorio, que para el fin del período que analizamos en este capítulo llegó a comprender cerca de 7 millones de hectáreas.

El estado provincial era débil, más frágil que cualquiera de sus vecinos, y carecía de los recursos necesarios para impulsar la puesta en valor de esta extensa superficie. En una sociedad pequeña y pobre como la santafesina, tampoco existían actores económicos capaces de tomar a su cargo esta tarea. Por cierto, no resultaba sencillo explotar tierras desprovistas de toda infraestructura, cuya fertilidad era todavía una incógnita y que, por sobre todas las cosas, se encontraban mal comunicadas con los mercados consumidores. Resulta entonces comprensible que el gobierno pusiera en marcha un proceso de privatización profundo y veloz (aún más radical que el ocurrido en Buenos Aires a fines de la década de 1870), a través del cual las vastas extensiones recién incorporadas fueron cedidas a precios muy bajos y en extensas parcelas, en algunos casos superiores a las 100 000 hectáreas. En el norte de la provincia, Mariano Cabal llegó a poseer 2 millones de hectáreas, una extensión equivalente al país de Gales.

Una vez transferida la tierra pública al dominio privado, los distritos del sur fueron los primeros en encontrar su rumbo. Dado que se trataba de las mejores tierras de la provincia —las únicas cubiertas por una pradera de pastos blandos—, no sorprende que fueran destinadas a la actividad más rentable del momento: la cría de ovejas. La ganadería lanar constituyó el segundo motor del crecimiento santafesino. Sus comienzos fueron modestos, pero la velocidad de expansión del plantel ovino en esta provincia ofrece un indicio de la rentabilidad del em-

prendimiento. En apenas cinco años, entre 1862 y 1867, el rodeo pasó de 50 000 a 400 000 animales. El crecimiento lanar adquirió verdadera envergadura cuando los limitados recursos de los estancieros santafesinos fueron complementados por otros provenientes de la próspera elite rural de Buenos Aires. Apenas la amenaza indígena se atenuó, importantes ganaderos porteños desplazaron sus majadas más allá del Arroyo del Medio, en busca de tierras baratas y fértiles. Auxiliada por el ingreso de estos capitales, hacia finales del período Santa Fe contaba ya con un rodeo lanar de más de 4,5 millones de cabezas, que superaba en tamaño y valor al de su vecina Entre Ríos.

Mientras en el sur se expandía la cría de ovinos y en las pobres y despobladas tierras del norte se afirmaba una ganadería vacuna tradicional, de baja productividad, en el centro comenzaba tímidamente un proceso de crecimiento agrícola que, al cabo de algunos años, llegaría a consolidarse como el tercer motor de la transformación productiva santafesina. Más que en cualquier otro distrito, en Santa Fe el cultivo del suelo creció impulsado por la formación de colonias de agricultores europeos. La primera de ellas, Esperanza, nació en 1856; una década más tarde, Santa Fe contaba con siete colonias que ocupaban una superficie de 70 000 hectáreas, casi todas ellas ubicadas en los distritos fronterizos del centro-norte. En general, estos emprendimientos fueron financiados por capitalistas privados e instalados en tierras cedidas por el estado provincial. El desarrollo de estas colonias requirió la colaboración de tres actores. En primer lugar, los empresarios de la colonización, que aspiraban a obtener ingresos con la puesta en valor de las tierras de la región en la que la colonia se implantaba, y a veces también con el movimiento económico que su desarrollo debía generar. En segundo lugar, las autoridades, que aportaron sus magros recursos —básicamente, tierra fiscal barata, que carecía de usos alternativos—, pues entendían que la colonización agrícola debía servir para promover la aclimatación de actividades productivas e individuos considerados superiores, con los que creían posible reformar social y económicamente el medio rural. Finalmente, los inmigrantes europeos, que protagonizaron el movimiento colonizador, y para quienes los riesgos de esta aventura se veían compensados por la posibilidad de convertirse en agricultores independientes.

Las primeras colonias se hallaban integradas por familias agricultoras que empleaban su energía para producir una gran variedad de granos y productos de huerta, tanto para consumo propio como para la venta en mercados locales. Trabajaban lotes relativamente pequeños para las

escalas locales, casi siempre inferiores a las 50 hectáreas. Por el origen de sus ocupantes y las características de las explotaciones, estos emprendimientos remedaban la lógica productiva de los agricultores europeos. Esta forma de organización pronto enfrentó serios obstáculos, ya que el tamaño de los mercados locales con frecuencia resultaba insuficiente para atender las deudas asumidas por los agricultores al instalarse o contraídas luego, a lo largo del ciclo agrícola. Al cabo de algunos años de ensayo y error, muchas veces plagados de dificultades, las colonias fueron abandonando su orientación productiva originaria hacia el medio circundante, y buscaron colocar sus excedentes en mercados más alejados pero más grandes. Para ello, redujeron el abanico de bienes cultivados, y concentraron sus esfuerzos en incrementar la escala de la producción, de modo de aprovechar mejor su principal ventaja comparativa: el bajo precio de la fértil tierra santafesina.

Comenzó entonces a cobrar forma una agricultura extensiva y especializada, cuya punta de lanza fue el trigo, más parecida a la de las praderas de América del Norte que a la de los campesinos europeos. Este proceso se aceleró durante la Guerra del Paraguay, cuando Rosario se convirtió en un importante demandante de grano para el ejército aliado, en gran parte provisto por las colonias. La vinculación con Rosario resultó crucial para la expansión de la agricultura santafesina, pues esta plaza mercantil proveyó tanto la demanda de grano como el crédito, las redes de comercialización y transporte, y una parte considerable de los empresarios que invirtieron en la creación de nuevas colonias. Culminada la guerra, la abrupta caída de la demanda militar suscitó dificultades temporarias para los colonos; de allí en adelante, sólo prosperaron quienes habían tomado el camino de la producción en gran escala. Parcelas más grandes y técnicas de producción más extensivas sentaron las bases para el éxito de la agricultura de las colonias, tanto de las que se hallaban ubicadas al norte de Rosario como de las que comenzaron a surgir a la vera del ferrocarril de Rosario a Córdoba. Su gran mercado se encontraba río abajo. A lo largo de la década de 1870, el cereal proveniente de las colonias gradualmente expulsó a sus competidores del mercado de Buenos Aires, e incluso logró generar un pequeño excedente que, una vez satisfecho el consumo interno, comenzó a embarcarse para Europa. Hacia 1880, con unas 130 000 hectáreas cultivadas con trigo, Santa Fe se había convertido en la principal provincia cerealera del país.

En síntesis, en este período Santa Fe logró finalmente aprovechar las oportunidades generadas por el aumento de la demanda mundial

de lana y a la vez desarrolló fuentes de crecimiento directamente vinculadas con la expansión del mercado interno, tanto a través de la producción agrícola como de la actividad comercial. La provincia creció a gran velocidad, y al final del período poseía una importancia económica similar a Córdoba y Entre Ríos. De acuerdo a estimaciones contemporáneas, la riqueza por habitante de Santa Fe creció más de un 50% durante este período.

Entre Ríos: continuidad y retraso

En los veinte años posteriores a 1850, la ganadería entrerriana continuó desenvolviéndose según líneas ya trazadas en el período anterior, impulsada por la consolidación de la gran estancia ganadera en zonas de antiguo poblamiento y por el avance de pastores y pequeños productores sobre tierras aún libres, pero en general de calidad decreciente, tanto en el norte como en el sur de la provincia. En las décadas de 1830 y 1840, la franja costera sobre el río Uruguay se había convertido en la región más dinámica, en gran medida porque su extensa frontera con la vecina república del Uruguay le había permitido esquivar las restricciones impuestas por las autoridades porteñas al intercambio con los mercados externos.

Pasada la mitad del siglo, la libre navegación de los ríos y el ascenso de Santa Fe le restaron peso a estas circunstancias, desplazando gradualmente el eje mercantil desde el Uruguay hacia el Paraná. La presencia de Rosario contribuyó a acentuar la importancia de los distritos volcados sobre esta última arteria fluvial. A lo largo de estas décadas, la población entrerriana creció a una tasa algo superior al 4% anual, pasando de 50 000 a 190 000 habitantes entre 1849 y 1883. Dicho incremento fue posible por la incorporación de migrantes, mayormente de la vecina Corrientes y, en segundo término, del Uruguay. La llegada de europeos, aunque considerable, fue menor que en Buenos Aires o Santa Fe. Hacia finales de este período, los inmigrantes europeos no alcanzaban al 20% de la población entrerriana, contra más del 30% en los dos distritos mencionados. Pese a las iniciativas de Urquiza, activo promotor de la inmigración transatlántica, el arribo de extranjeros resultó relativamente modesto, y con el tiempo tendió a perder fuerza en favor de otros destinos.

La desaceleración del flujo migratorio europeo tiene por trasfondo la creciente atonía de la economía entrerriana en esta etapa signada por el cambio tecnológico. En buena medida, las dificultades de Entre Ríos fueron producto de limitaciones ecológicas que, de modo más

acusado que en décadas previas, trabaron su transición hacia una economía rural más productiva. Tierra de pastos duros, poco aptos para la cría de ovinos y vacunos refinados, la capacidad de carga de los campos entrerrianos era considerablemente menor que la de las praderas bonaerenses o del sur de Santa Fe. Además, las tierras de pastoreo estaban surcadas por numerosos ríos y arroyos, y existían extensas zonas bajas y anegadizas, poco aptas para la cría de las frágiles ovejas que constituían la punta de lanza de la modernización agraria en los distritos ganaderos porteños y santafesinos. Hacia finales de este período, el rodeo ovino de Entre Ríos sumaba unos 4 millones de cabezas, contra más de 55 millones de Buenos Aires (que eran, además, de calidad superior).

La pobre calidad de los pastos entrerrianos incidió en forma decisiva sobre las características de la explotación ganadera, desalentando el empleo de técnicas más intensivas en capital o trabajo, o la mejora del rodeo. En la década de 1870 todavía abundaban los animales alzados, incluso en las propiedades de estancieros modernizadores como el propio Urquiza. La producción agrícola sufrió por las mismas razones, pues las tierras entrerrianas se revelaron menos aptas para el desarrollo de cultivos comerciales que las ubicadas al otro lado del Paraná. La mayor parte de la escasa producción agrícola provincial, de magros rindes, siguió dominada por el maíz y el trigo, en parte para consumo doméstico, en parte para pequeños mercados locales. Hacia 1877, Entre Ríos sólo poseía unas 13 500 hectáreas cultivadas, menos del 10% de las que contemporáneamente trabajaba Santa Fe, y apenas el 3% de las registradas en Buenos Aires en 1881.

Un segundo aspecto de la geografía entrerriana también incidió negativamente en sus posibilidades de desarrollo en esta etapa signada por el cambio tecnológico. Los dos majestuosos cursos de agua que rodean a la provincia, útiles vías de comunicación durante la era del transporte fluvial, se convirtieron en un obstáculo insalvable para su integración en las redes ferroviarias que comenzaron a desarrollarse en esos años. Las zonas anegadizas, así como los numerosos ríos y arroyos que la recorren, también conspiraron contra la construcción de un sistema ferroviario capaz de conectar el interior de la provincia. El primer ferrocarril, de apenas 10 kilómetros, entró en servicio en 1867; desde entonces el tendido de nuevas vías avanzó a paso lento. Las mismas dificultades se pusieron de manifiesto en lo referente a obras de infraestructura, pues los puentes y carreteras, aunque más necesarios que en las provincias vecinas, también resultaban más caros y difíciles de construir.

Bloqueados los caminos que promovían la transformación productiva de su sector rural, Entre Ríos reafirmó su perfil de economía del vacuno criollo, y conservó un amplio segmento de productores familiares poco integrados en el sector mercantil de la economía. A lo largo de estas décadas, el mercado de consumo creció con lentitud, como lo indica el hecho de que, en 1869, las actividades comerciales sólo diesen empleo al 4% de la población, esto es, menos de la mitad que en la vecina Buenos Aires. Los bajos niveles de integración al mercado y las limitaciones del proceso de acumulación de capital afectaron la circulación de moneda y el crédito. A diferencia de Santa Fe y Buenos Aires, Entre Ríos no logró sentar las bases de un sistema bancario capaz de movilizar el ahorro local o canalizar inversiones externas, por lo que los grandes capitalistas de la provincia se vieron obligados a operar en las plazas de Buenos Aires, Rosario o Montevideo.

Las limitaciones del proceso de acumulación local y la ausencia de inversiones externas a la provincia (como las que Santa Fe estaba recibiendo de algunos capitalistas porteños) le otorgaron una particular importancia a la acción estatal. Empero, a lo largo de este período la administración entrerriana careció de los recursos necesarios para contrarrestar las constricciones ecológicas o apuntalar a los frágiles actores económicos que promovían la transformación de la economía provincial. El margen de maniobra del estado entrerriano se vio reducido pues la federalización de los impuestos al comercio exterior dejó a lo que hasta entonces había sido el segundo distrito exportador de la Confederación sin su principal fuente de ingresos. El tránsito hacia un nuevo régimen fiscal supuso una fuerte caída de la recaudación para el estado entrerriano, ya que la circulación mercantil interna era muy reducida; la administración tampoco pudo avanzar en la organización de un sistema rentístico capaz de gravar la propiedad del ganado o del suelo. La expansión ganadera de la primera mitad del siglo había tenido lugar sin ningún avance sustancial hacia un régimen de propiedad absoluta. Pasada la mitad del siglo, no sólo no existía un registro de títulos o un catastro público, sino que el estado continuaba reconociendo como válidos los derechos de posesión y usufructo acordados a los campesinos milicianos durante la etapa de grandes movilizaciones guerreras de las décadas de 1830 y 1840. Recién a comienzos de la década de 1860 el gobierno provincial puso en marcha un proceso de regularización de la propiedad del suelo, con el doble propósito de dotar a la administración de una nueva base fiscal e incrementar la seguridad jurídica de la inversión rural.

En la etapa aquí considerada, el estado no logró alcanzar ninguno de los dos objetivos. La constitución de un régimen de propiedad absoluta fue lenta y dificultosa, y los ingresos generados por los impuestos a la tierra resultaron magros. Más importante aún: el resultado final de la conformación de un régimen de propiedad privada supuso una pérdida de derechos para muchos ocupantes precarios y un reforzamiento de la gran propiedad. La modificación del estatuto legal de la tierra fue acompañada por un conjunto de iniciativas estatales que criminalizaban formas consuetudinarias de acceso a los recursos productivos, proletarianizaban a los antiguos ocupantes (ahora calificados de intrusos), y los forzaban hacia el mercado de trabajo.

El avance del orden económico liberal supuso, pues, una expropiación de derechos para las clases populares rurales que ahondó la brecha social entrerriana. A diferencia de Buenos Aires y Santa Fe, donde el avance del capitalismo coincidió con una etapa de ampliación de las oportunidades de progreso, en Entre Ríos este proceso se desplegó en un marco signado por una ganadería extensiva y poco dinámica, por una frontera en desaparición y crecientes dificultades para que los pobres del campo accedieran a la tierra. Recortadas las oportunidades de mejora para los sectores menos favorecidos, e incrementada la presión estatal, la muerte del viejo orden rural suscitó conflictos por el acceso a la tierra de una intensidad infrecuente en otros distritos pampeanos. De hecho, el descontento popular y las tensiones sociales acumuladas a lo largo de este proceso contribuyeron a desatar el ciclo de conflictos políticos que desgarró a la provincia en la primera mitad de la década de 1870. La prolongada guerra civil de 1870-1873 supuso grandes pérdidas materiales, desorganizó la administración pública y afectó los derechos de propiedad. Ello creó dificultades adicionales que impidieron que Entre Ríos siguiera el ritmo de expansión de sus vecinas Santa Fe y Buenos Aires.

El interior

Entre 1850 y 1880 no se produjeron cambios en la vida económica del interior comparables a los entonces experimentados por los distritos pampeanos. Sin embargo, no todo permaneció igual. La afirmación del estado central y el imperio de un nuevo orden legal crearon condiciones más propicias para el crecimiento económico. En esos años, la seguridad de los bienes y las personas se incrementó, las barreras fiscales que trababan

la circulación se redujeron paulatinamente, y la construcción de obras de infraestructura ayudó a vitalizar el intercambio. La introducción de carros de cuatro ruedas en reemplazo de las viejas carretas coloniales contribuyó a disminuir los costos de transporte y los tiempos de viaje; nuevas galeras y diligencias facilitaron los desplazamientos. Y, aunque con menos ímpetu que en el litoral, la población también creció.



Crecimiento demográfico de las provincias argentinas

Distrito	1869	1880	Aumento anual
Buenos Aires (ciudad)	177 787	312 421	5,2%
Buenos Aires	317 320	505 092	4,3%
Santa Fe	89 117	153 982	5,1%
Entre Ríos	134 271	185 863	3,0%
Corrientes	129 023	167 365	2,4%
Total litoral	847 518	1 324 723	4,1%
Córdoba	210 508	264 577	2,1%
San Luis	53 294	63 460	1,6%
Santiago del Estero	132 898	144 282	0,7%
Mendoza	65 413	83 101	2,2%
San Juan	60 319	69 533	1,3%
La Rioja	48 746	56 794	1,4%
Catamarca	79 962	83 999	0,4%
Tucumán	108 953	145 817	2,7%
Salta	88 933	100 305	1,1%
Jujuy	40 379	44 077	0,8%
Total interior	889 405	1 055 945	1,6%

Fuente: Censo Nacional de 1914.

El cuadro presenta un claro contraste entre el dinamismo demográfico (y económico en general) de la Argentina atlántica y el más pausado del interior. En 1869, la población del interior, el viejo núcleo de la colonización española en la región, todavía superaba a la de las provincias litorales. Sin embargo, una tasa de crecimiento demográfico promedio del 1,6% anual supuso una pérdida de peso relativo frente a las expansivas provincias litorales. Gracias a la migración atlántica, la población de esta última región creció unas 2,5 veces más rápido. Para 1880 la población de las

provincias litorales ya superaba a la del interior por un margen de 1,3 a 1. En este período, la ciudad de Buenos Aires exhibió la mayor tasa de crecimiento, seguida de cerca por Santa Fe y algo más atrás por la provincia de Buenos Aires. En el interior, sólo Tucumán, Mendoza y Córdoba tuvieron tasas de crecimiento demográfico similares a las más bajas de las provincias litorales, en parte gracias a la contribución de migrantes de provincias vecinas. El cuadro no incluye a la población que habita en los que más tarde se denominarán Territorios Nacionales. Los datos para 1880 son una estimación a partir de las razones geométricas del crecimiento observadas entre 1869 y 1895. ■

Gracias a estos cambios, las economías del interior comenzaron a exhibir síntomas de una mayor especialización, a veces impulsada por una integración más estrecha con los mercados litorales. Sin embargo, estos progresos no sólo fueron lentos y estuvieron circunscriptos a algunas regiones, sino que su impacto positivo se vio afectado por los prolongados conflictos entre la Confederación y Buenos Aires y, luego, por las guerras civiles que ensangrentaron las provincias andinas en la década de 1860. Para el interior, la Guerra del Paraguay supuso también una mala noticia, que la expansión de la demanda militar (como la que por entonces impulsaba el crecimiento del comercio y la agricultura en Rosario) no logró atenuar. Como resultado de la intensa presión reclutadora, vastos contingentes de hombres en edad productiva fueron retirados de sus ocupaciones y enviados a morir en los esteros paraguayos. El censo de 1869 registra que, en muchos distritos del interior —en Catamarca, Córdoba, Salta o Santiago del Estero— la mitad de las familias se hallaban encabezadas por mujeres.

La extendida ausencia de hombres adultos en los hogares no se debía únicamente a la formidable cuota de sangre impuesta por el mayor conflicto bélico que libró la Argentina en toda su historia. La conformación de unidades domésticas con jefatura femenina revela un fenómeno para entonces muy enraizado en la cultura del interior: la persistente migración de varones hacia distritos más dinámicos, con mejores salarios y más oportunidades. Con todo, la expansión del mercado mundial no sólo hizo sentir sus efectos a través de una mayor integración de la población del interior al mercado de trabajo pampeano. Hacia mitad de siglo, el proceso de crecimiento económico que tenía su motor en las economías más desarrolladas del Atlántico Norte comenzó a convertirse en un fenómeno más auténticamente global, de creciente impacto en la periferia. A mediados de siglo, el descubrimiento de oro en Cali-

fornia tuvo efectos dinámicos a lo largo de toda la costa del Pacífico, que estimularon una creciente integración de las provincias andinas con los mercados chilenos. Durante estos años, no sólo creció la demanda chilena; aunque a un ritmo más pausado, la minería boliviana también ganó impulso, y ofreció un mercado de considerables dimensiones para las provincias del noroeste. En síntesis, a lo largo de este período se produjo una importante expansión de los tres grandes mercados —Bolivia, Chile y Buenos Aires— en torno a los cuales venía girando la economía del interior desde la crisis del virreinato y la apertura comercial. Pese a las fuertes limitaciones de un sistema de transportes costoso y precario, parte de ese dinamismo alcanzó a las economías del interior, estimulando el cambio productivo, promoviendo la especialización y facilitando la integración de la producción regional en mercados más amplios. Una somera consideración de lo sucedido en algunos de los más importantes distritos del interior ayudará a comprender estos procesos.

El Norte y Tucumán

Hasta entrada la década de 1880, la moneda de plata boliviana constituyó el principal medio de pago en el interior de la Argentina, y gozó de amplia aceptación incluso en provincias litorales como Santa Fe y Entre Ríos, donde solía usarse como unidad de cuenta para las finanzas públicas. La circulación de la moneda boliviana indica que la economía minera, aun cuando ya había dejado atrás sus tiempos más gloriosos, seguía conformando un centro de actividad de considerable importancia para el interior del país.

Salta constituía el principal nexo con los mercados andinos y con los puertos del norte de Chile. La revitalización de la minería de la plata desde la década de 1840, y algo más tarde el auge del salitre en el desierto litoral Pacífico, sentaron las bases para la expansión de un tráfico cuyo elemento central era el ganado mayor. El comercio de ganado a través de Salta era antiguo en la región, pero desde mediados de siglo su escala se incrementó. El aumento de la demanda chilena y boliviana de animales en pie reforzó el sesgo ganadero de la economía salteña, impulsando la expansión de la frontera hacia las selvas chaqueñas. Esta actividad también hizo sentir su atractivo sobre la producción ganadera de las provincias vecinas, creando oportunidades para criadores, transportistas y campesinos, aunque limitadas respecto de las que gozaban los grandes comerciantes, el grupo económicamente dominante de la región.

La importancia del mercado boliviano para la economía del norte argentino fue atenuándose conforme avanzaba el período. Ello se advierte en el creciente influjo del mercado litoral para la economía tucumana. Hacia mediados de siglo, Tucumán poseía una economía diversificada, que producía una amplia gama de bienes. El sector más importante era el de ganadería y sus derivados (cueros y suelas), pero también ocupaban un lugar relevante en su estructura productiva la manufactura de carretas, el tabaco, la elaboración de azúcar y aguardiente. Tucumán, el distrito de mayor densidad demográfica del país, contaba con una extensa población de pequeños y medianos productores campesinos, aunque muy volcados a la producción para el mercado. El dinamismo de la economía tucumana se advierte en el hecho de que, como resultado del arribo de migrantes provenientes de lugares como Catamarca o Santiago del Estero, la tasa de masculinidad provincial fuese más alta que la de los distritos vecinos.

Los actores económicos más poderosos de Tucumán, si bien participaban activamente en la producción, fundaban su primacía en el control del comercio, de importancia crucial dada la ubicación de la provincia en el cruce de las rutas al Alto Perú y el Atlántico. A lo largo de la década de 1860, Tucumán comenzó a estrechar su vinculación con el Atlántico a través del puerto de Rosario y a acentuar su perfil azucarero. Este proceso fue liderado por poderosos empresarios de la elite provincial, que destinaron una parte importante de sus recursos a la creación o expansión de ingenios y plantaciones de caña en el valle central. Un mercado litoral en veloz crecimiento y un marco institucional más sólido impulsaron a los capitalistas tucumanos a acentuar su especialización en un rubro necesitado de inversiones de magnitud, pero que ofrecía buenas perspectivas de expansión en el mediano plazo. Con todo, estos cambios sólo adquirieron mayor significación cuando la llegada del ferrocarril a Tucumán en 1876 estrechó la relación de la provincia con el mercado litoral, que cobraría particular intensidad a partir de la segunda mitad de la década de 1880.

Cuyo

Hacia mediados de siglo, la agricultura del valle central chileno se convirtió en un importante proveedor de trigo para los mercados del Pacífico Norte dinamizados por el boom del oro californiano. El incremento de la producción de cereal supuso un avance de la agricultura sobre tierras antes consagradas a la cría de animales. La contracción de la ganadería del valle central de Chile creó oportunidades al

otro lado de los Andes. Desde entonces, la producción y el comercio de ganado a través de la cordillera se convirtieron en los principales motores de la economía cuyana hasta la década de 1870. Las exportaciones de ganado en pie tuvieron especial impacto en Mendoza, en cuyos alfalfares se concentraban y engordaban los animales que cruzaban los Andes. En este período cobró envergadura la agricultura del trigo, que llegó a ocupar más de 15 000 hectáreas de tierra en esta provincia. El trigo mendocino encontró su principal mercado en el litoral, en particular en Rosario y Buenos Aires. Además de atender la demanda de la propia capital provincial (que contaba con unos 12 000 habitantes a comienzos de la década de 1860), la producción triguera de Mendoza también se colocaba en provincias vecinas como Córdoba y San Luis.

El desarrollo de las praderas alfalfadas y, de modo aún más claro, de la agricultura del trigo, reforzó el poder de la elite mercantil mendocina. Con todo, la demanda de trabajo suscitada por la expansión rural también creó oportunidades más amplias, que comprendieron a segmentos importantes de las clases subalternas. La escasez de fuerza de trabajo aumentó la presión estatal sobre los hombres del común, que se manifestó a través de mecanismos disciplinadores como la papeleta de conchabo. Sin embargo, en una economía donde faltaban los brazos estas medidas represivas sólo podían funcionar en combinación con incentivos mercantiles. La expansión del régimen de arrendamientos, destinado a captar energía humana a cambio de participación en las ganancias, fue su expresión más elocuente.

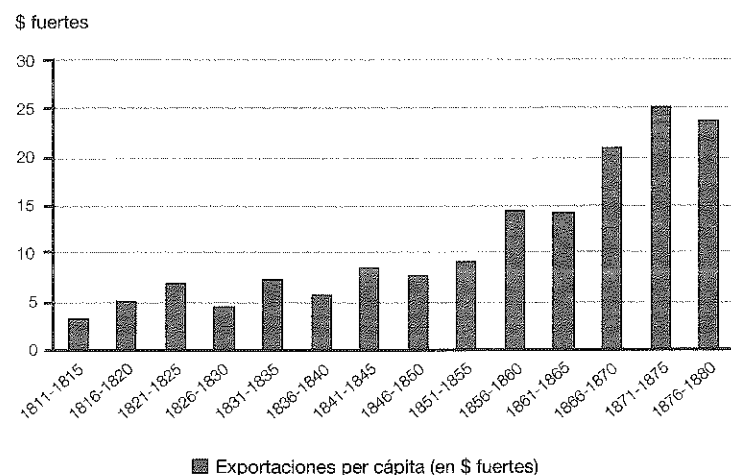
Este sistema dio lugar a la constitución de un flujo migratorio de las provincias vecinas, e incluso de Chile, cuyo régimen de inquilinaje imponía condiciones mucho más duras para las clases populares. En estas circunstancias, la expansión económica mendocina contribuyó a profundizar la mercantilización de la economía, e incluso creó un contexto propicio para la emergencia de pequeños establecimientos bancarios. Sin embargo, dicha expansión tenía bases endebles. Hacia el fin del período, el trigo chileno perdió sus mercados en el Pacífico Norte; desde entonces, parte de las tierras del valle central se volcaron hacia la ganadería, con graves consecuencias para las exportaciones cuyanas de este producto. En forma casi simultánea, el desarrollo del cultivo de trigo en las colonias santafesinas comenzó a desplazar a la producción mendocina de los mercados litorales. Comenzó así un tiempo de dificultades, superado en la década de 1880 mediante una reorientación de los recursos provinciales hacia el desarrollo de la vitivinicultura.

Bienestar y equidad

Para el período 1850-1880, la información disponible sobre temas fundamentales como el bienestar y la equidad resulta pobre e incompleta, y sólo permite formular algunas apreciaciones superficiales. El primer dato a considerar se refiere a la sostenida expansión del ingreso per cápita, que a lo largo de este período se multiplicó por tres.



Exportaciones per cápita 1810-1880



Fuentes: Para 1810-1870, Carlos Newland, "Exports and Terms of Trade, 1811-1870", *Bulletin of Latin American Research*, 17: 3 (1998), p. 410; para el período posterior, mis estimaciones, sobre la base de la información provista por el Censo Nacional de 1914.

Como se advierte, el valor de las ventas al exterior por habitante se triplicó entre 1850 y 1880. En este período, el ritmo de crecimiento de las exportaciones fue bastante más veloz que en la primera mitad de siglo, ya que pasó de cerca del 2,2% al 3,2% anual. ▀

Este crecimiento de la riqueza no de distribuyó de modo equitativo, ni social ni regionalmente. Al igual que en cualquier otro momento del siglo XIX, la existencia de marcadas diferencias entre las trayectorias

económicas del interior y el litoral invita a evaluar la situación en cada una de estas regiones por separado. Comencemos con unas breves consideraciones sobre la primera de las mencionadas.

Ya hemos indicado que un limitado proceso de crecimiento tuvo lugar en el interior en este período, que alcanzó mayor envergadura en Cuyo y Tucumán. Si bien los frutos de esta expansión fueron a todas luces modestos, y parecen haberse concentrado sobre todo en la cima, también contribuyeron a mejorar la condición de sectores más amplios, dentro y fuera de estas provincias. De hecho, en estas décadas cobró impulso un acotado pero perceptible flujo de trabajadores que se dirigieron hacia Tucumán y Mendoza desde distritos vecinos, en busca de más oportunidades y mejores remuneraciones. Esta migración coincidió con otro movimiento humano, más considerable, que trasladó a muchos trabajadores del interior hacia los campos y las urbes de la región pampeana. Pero el hecho de que la poderosa migración hacia el litoral no haya subsumido o anulado el proceso migratorio hacia las regiones más dinámicas del interior sugiere que, para entonces, ya estaban en marcha procesos de expansión que, aun con limitaciones, ofrecían un horizonte más prometedor a los habitantes de esta región.

La incidencia del estado en la mejora de la calidad de vida de la población del interior fue modesta y en gran medida indirecta. La gradual desaparición de la guerra y la afirmación del orden estatal contribuyeron a crear un clima más favorable para el crecimiento económico, lo cual repercutió positivamente en el incremento del bienestar. Por cierto, estos procesos no tuvieron un curso lineal. La década de 1860 fue especialmente dura para los habitantes de esta región, tanto por la intensa presión reclutadora impuesta por la Guerra del Paraguay como por el escenario de muerte y destrucción vinculado con la guerra civil. Sin embargo, desde la década de 1870 los beneficios materiales aportados por la afirmación del orden liberal comenzaron a superar a los costos de dicho proceso. No obstante, incluso en ese marco, la mejora en la condición de los sectores populares estaba lejos de constituir una prioridad para el estado federal, tal como se advierte en el hecho de que sus erogaciones en educación no sólo se mantuvieron en niveles muy modestos, por debajo del 5% del presupuesto total, sino que se hallaban muy sesgadas en favor de los grupos dominantes (principales beneficiarios de la creación de los colegios secundarios nacionales, la principal innovación educativa del período salida de las arcas del estado central). Si las políticas públicas tuvieron algún impacto sobre el bienestar de las mayorías, éste parece haber sido principalmente de

tipo indirecto, a partir de la aparición del ferrocarril, la mejora de las comunicaciones y el incremento de la seguridad.

La situación de la educación elemental ofrece una perspectiva a partir de la cual evaluar la mejora del bienestar en esa sociedad. Dejada en manos de los estados provinciales y de los actores de la sociedad civil, la provisión de educación primaria exhibió una gran desigualdad regional, tanto en lo que se refiere a cobertura como a calidad. La escuela y muy imperfecta información disponible sugiere que en este período tuvo lugar un importante incremento de la matrícula a nivel nacional, que pasó de comprender menos del 5% a más del 20% de los niños en edad escolar entre 1850 y 1880. Aun cuando no todos los distritos del país avanzaron al mismo ritmo, la información recopilada por el estado registra una considerable ampliación de la cobertura educativa, de la que ninguna provincia del interior permaneció al margen.

Porcentaje de la población escolar (niños de 6 a 11 años) que asiste a la escuela

Distrito	1850	1869	1883
Buenos Aires (ciudad)	s/d	46,5	64,6
Buenos Aires	s/d	20,0	31,2
Santa Fe	14,0	21,5	32,2
Entre Ríos	s/d	21,8	20,6
Corrientes	14,2	20,0	22,8
Córdoba	02	17,0	22,3
San Luis	s/d	15,0	25,0
Santiago del Estero	8,0	11,0	8,5
Mendoza	13,7	12,3	31,0
San Juan	31,0	34,0	32,8
La Rioja	04,1	24,0	26,2
Catamarca	03,9	13,4	15,7
Tucumán	04,3	12,0	19,5
Salta	05,1	14,0	24,5
Jujuy	02,0	23,0	19,2

Fuente: Juan Carlos Tedesco, *Educación y sociedad en la Argentina, 1880-1930*, Buenos Aires, Solar, 1986, p. 136.

En un sistema descentralizado, la calidad y cobertura de la oferta educativa variaba enormemente de acuerdo a la riqueza relativa de la comunidad. Sin embargo, otros factores como el grado de urbanización, los patrones de asentamiento rural y la iniciativa estatal también incidían sobre el grado de escolarización, como se advierte en el hecho de que la provincia de Buenos Aires estuviese algo por debajo de San Juan, el distrito natal de Sarmiento. ▀

Hasta fines del siglo XIX, el ciclo de escolarización no solía extenderse más allá de dos o tres años. Con frecuencia, las aulas eran abandonadas una vez que los estudiantes dominaban los rudimentos de la lectura y la escritura. La tasa de alfabetización era más alta que la de escolaridad, ya que un porcentaje considerable (aunque decreciente) de los niños recibía instrucción elemental en sus hogares. Para comienzos de la década de 1880, el 17% de los niños porteños aprendía a leer y escribir fuera de las instituciones educativas. Esta costumbre era frecuente entre las clases más acomodadas, pero también en sectores más humildes.

En ninguno de estos aspectos la situación argentina era excepcional, pues la relativa brevedad del período de escolarización y las limitaciones de la cobertura caracterizaban también a muchos países europeos que contaban con sistemas educativos más maduros y complejos. Considerando estas circunstancias, el cuadro pone de relieve un importante incremento de la cobertura escolar a lo largo de estas tres décadas. Vale la pena advertir que las cifras son poco confiables, en especial las referidas a 1850.

Entre la caída de Rosas y la llegada de Roca a la presidencia, la mejora en las competencias educativas de la población del interior sin duda fue real e indica tanto que un sector todavía minoritario pero no insignificante de la población adulta se hallaba convencido de la necesidad de educar a las nuevas generaciones, como que una parte de las familias disponía de recursos suficientes para demorar el ingreso de sus niños al mundo del trabajo. Hacia finales de la década de 1860, la tasa de alfabetismo en el interior se ubicaba por debajo del 15%, si bien exhibía importantes variaciones provinciales. Desgraciadamente, no contamos con información para los primeros años de este período, a partir de la cual precisar mejor la evolución de las competencias educativas de los infantes del interior. La información disponible sugiere, sin embargo, que la situación estaba mejorando, como lo indica el hecho de que, en casi todas las provincias, el porcentaje de alfabetos creció entre 2 y 2,5 veces entre 1869 y 1895. Ello contribuye a afirmar la idea de que las

condiciones materiales de existencia de los hombres y mujeres de esta región deben haber experimentado una mejora, aunque no lo suficientemente significativa como para que su vida fuese muy distinta de la de sus padres.

Población alfabetizada en el interior en 1869 y 1895, en porcentaje

Provincias	1869	1895
Mendoza	16,7	41,7
San Juan	22,8	41,5
Córdoba	17,8	36,4
San Luis	12,5	35,0
La Rioja	13,9	27,4
Tucumán	11,7	26,6
Catamarca	13,2	26,1
Salta	12,5	23,5
Jujuy	10,4	21,5
Santiago del Estero	08,3	14,9
Promedio total del país	21,8	45,6

Fuente: Censo Nacional de 1895.

El cuadro ofrece información sobre el porcentaje de la población mayor de 6 años que respondió afirmativamente la pregunta "¿Sabe leer y escribir?" cuando fue interrogada por los censistas. Como se advierte, la tasa de alfabetismo es más elevada en Cuyo y las provincias andinas, y más baja en las del norte y Santiago del Estero, donde el peso de la población de origen indígena era mayor.

En cambio, en el litoral, el incremento del bienestar resultó más profundo, aunque desigual según provincias y áreas. Es razonable suponer que las condiciones materiales de existencia de los habitantes de las zonas rurales de Corrientes y Entre Ríos deben de haber mejorado poco, en parte porque estos distritos, que ya habían tenido la oportunidad de experimentar algunas de las ventajas de la apertura comercial, tuvieron trayectorias económicas poco destacadas desde mediados de siglo. A

ello debe sumarse el efecto destructivo de la guerra en la región, especialmente dañina en Entre Ríos, y la pérdida de derechos que el avance del orden liberal supuso para muchos paisanos. Es probable que, en estas provincias, las clases populares cambiaran un poco más de bienestar material por mayores limitaciones a la hora de acceder a la tierra o a la independencia productiva.

En Buenos Aires y Santa Fe, el progreso material resultó considerable, tanto en la ciudad como en la campaña. Durante este período se produjo un importante incremento de los ingresos populares, que el alza del precio de la vivienda urbana (una preocupación fundamental para los habitantes más humildes de las ciudades) no logró revertir. Aquí se concentró el grueso de la riqueza generada por el crecimiento exportador. Aunque la diversidad regional y la complejidad del mercado de trabajo impiden el trazado de un panorama de conjunto, no parece exagerado concluir que los salarios, a pesar de algunas bruscas oscilaciones, deben haber estado cerca de duplicar su poder adquisitivo en el curso de estos treinta años. El incremento de la cantidad y diversidad de bienes importados a disposición de los consumidores sugiere una importante ampliación de la capacidad de consumo popular. Estas circunstancias ayudan a explicar el crecimiento del flujo migratorio proveniente del interior y también, de modo más evidente, el sostenido incremento en el número de arribos de ultramar. La llegada de inmigrantes europeos se vio estimulada por la diferencia en el poder adquisitivo de los salarios y también por las oportunidades de progreso social que ofrecía la región. Así, pues, el alza de los salarios, la creciente integración de la población trabajadora en el mercado, y el crecimiento y la diversificación del consumo sugieren una considerable mejora del bienestar.

No resulta sencillo estimar la verdadera dimensión de este progreso. Algunos indicios pueden obtenerse observando la situación en la ciudad de Buenos Aires. En ciertos aspectos, como la tasa de mortalidad, la mejora parece haber sido mínima. El incremento del hacinamiento en una ciudad en veloz crecimiento demográfico, seguido muy de lejos por la mejora de la infraestructura sanitaria, expuso a la población a dos grandes epidemias, de cólera y de fiebre amarilla, que elevaron la tasa de mortalidad incluso por encima de los niveles alcanzados en las décadas de 1830 y 1840. En la terrible epidemia de fiebre amarilla de 1871 falleció cerca del 8% de la población de la ciudad. Empero, hay que recordar que, en esta etapa de ascenso de la urbanización a escala global, tragedias similares tuvieron lugar en muchas de las grandes ciudades de América y Europa, por lo que no

resulta sencillo atribuir esta calamidad a circunstancias exclusivamente locales. De hecho, otros indicadores apuntan en sentido contrario. Aunque el peso de la población extranjera vuelve la información muy poco confiable, los estudios de historia antropométrica sugieren que la talla de los porteños varones experimentó un incremento durante estas décadas, indicio de mejora en la calidad y abundancia de los alimentos y el abrigo a disposición de los habitantes.

Una mirada sobre la situación de la educación elemental ofrece información más fidedigna para confirmar este panorama de incremento del bienestar. A mediados de la década de 1850, cuando el poder público aún no había demostrado mayor preocupación por la instrucción popular, cerca de la mitad de la población porteña se encontraba ya en condiciones de leer. Este porcentaje, de por sí elevado para los parámetros del siglo XIX, superó el 70% en la década de 1890. Según sugiere la información censal ofrecida en el cuadro de la página siguiente, la proporción de niños que concurrían a establecimientos educativos (muchos de los cuales seguían siendo comunitarios o privados) alcanzó casi los dos tercios de la población en edad escolar hacia fines de este período. Al igual que en otros distritos, y exceptuando a los miembros de la elite, también en Buenos Aires el paso por la escuela rara vez se extendía más allá de los 10 u 11 años. Sin embargo, el hecho de que 6 o 7 de cada 10 niños pudiesen demorar su ingreso al mercado de trabajo por algunos años revela que la mayor parte de las familias porteñas se hallaba en condiciones de cubrir sus necesidades más urgentes sin el auxilio de las nuevas generaciones, al menos por algún tiempo.

El progreso educativo experimentado por los porteños no tuvo parangón en el resto del país. Sin embargo, en todas las provincias de la región pampeana se produjo algún avance, que fue más sólido en Buenos Aires y Santa Fe que en Entre Ríos y Corrientes. Considerada en su conjunto, la tasa de alfabetización de la Argentina litoral creció con fuerza en este treintenio, lo que sugiere que la decisión de muchos padres de alfabetizar a sus hijos, si bien estimulada por el poder del imaginario ilustrado de la época y la superior abundancia y calidad de la oferta educativa a su disposición, también resultó factible en virtud de la mejora de las condiciones materiales de vida de la familia trabajadora.

Porcentaje de la población alfabetizada en las provincias del litoral

Distritos	1855	1869	1895
Ciudad de Buenos Aires	52	52,2	71,9
Buenos Aires	s/d	26,1	53,7
Santa Fe	s/d	24,7	52,4
Entre Ríos	s/d	23,9	41,7
Corrientes	s/d	16,5	25,4
Promedio total país	s/d	21,8	45,6

Fuentes: Censo Nacional de 1895. Carlos Newland, "La educación elemental en Hispanoamérica: desde la independencia hasta la centralización de los sistemas educativos nacionales", *Hispanic American Historical Review*, 71: 2 (1991), p. 358.

Las diferencias regionales y sociales en el acceso a la educación no deben hacernos olvidar que, considerando al territorio nacional en su totalidad, la Argentina era el país de América Latina con mayor número relativo de niños en la escuela, lo que a mediano plazo le aseguró un incremento veloz de su población alfabetizada. Aunque todavía lejos de los países del Atlántico Norte, al concluir este período la Argentina contaba con tasas de alfabetismo superiores a las de la Europa mediterránea. Desde una perspectiva comparativa, la ampliación del acceso a la educación elemental —y, con ella, del poder liberador de la palabra escrita— testimonia un callado pero decisivo progreso civilizatorio. Este avance merece destacarse también desde una perspectiva atenta a la igualdad de género. En efecto, el censo escolar de 1883 muestra que, para entonces, las niñas representaban casi el 47% de la población que asistía a la escuela primaria, con lo que la secular brecha educativa entre hombres y mujeres comenzaba a cerrarse. El temprano acceso de las mujeres a la educación elemental constituye un paso de considerable importancia en el camino hacia una mayor igualdad.

Es importante tener presente que esta mejora de la condición de nativos e inmigrantes corrió paralela a la construcción de un orden económico signado por una mayor desigualdad de ingresos y fortunas, de mayor visibilidad en las áreas económicamente más dinámicas del país, en particular en la región litoral. El crecimiento de la riqueza y el incremento de las posibilidades de consumo dieron forma a un orden social más complejo, y por ello también más estratificado. Como parte de ese proceso, en esta etapa comenzó a percibirse la presencia de sectores in-

termedios, que alcanzaron creciente importancia en las ciudades, pero también en los distritos donde se expandían la agricultura cerealera y la ganadería lanar.

Alfabetismo por país y porcentaje de la población en la escuela primaria, países seleccionados, 1860-1872 y 1885-1900

País	Año	Alfabetismo (masculino)	Alfabetismo (femenino)	Total	Población en la escuela
Puerto Rico	1860	13,9	9,6	11,8	0,5 (1860)
Cuba	1861	25,6	21,2	23,8	1,0 (1851)
Chile	1865	22,4	13,7	18,0	1,9 (1854)
Argentina	1869	25,2	18,3	23,8	4,5
Brasil	1872	19,8	11,5	15,8	1,4
Italia	1881	45,5	30,7	38,1	10,0 (1895)
Francia	1882	72,0	65,4	68,7	17,0 (1892)
Chile	1885	34,4	27,0	30,3	5,1 (1895)
Paraguay	1886	s/d	s/d	19,3	5,2 (1894)
Portugal	1886	s/d	s/d	18,0	4,9 (1893)
Brasil	1890	19,1	10,4	14,8	1,8 (1888/9)
Bélgica	1890	64,0	60,0	62,0	13,0
EE. UU.	1890	87,6	85,6	86,7	23,0 (1984)
Costa Rica	1892	s/d	s/d	23,6	8,0 (1894)
España	1892	45,2	21,9	33,3	9,3
Uruguay	1894	s/d	s/d	s/d	8,2 (1894)
Argentina	1895	49,2	41,5	45,6	9,6
Cuba	1899	42,3	38,1	40,5	2,2 (1898)
México	1900	26,5	18,1	22,2	4,7 (1894)

Fuentes: Carlos Newland, "La educación elemental en Hispanoamérica: desde la independencia hasta la centralización de los sistemas educativos nacionales", *Hispanic American Review*, 71: 2 (1991), pp. 358-359. Censo Nacional de 1895.

El cuadro muestra los logros de la educación argentina desde una perspectiva comparativa. Se ofrece información para dos momentos distintos: la década de 1860 y las de 1880 y 1890. El cuadro informa sobre la tasa

de alfabetismo y el porcentaje de la población total que asiste a la escuela (si la fecha de este último dato es distinta de la indicada al comienzo, se la señala entre paréntesis). En la década de 1860, la tasa de alfabetismo de la Argentina supera a la de todos los demás países de América Latina con la excepción de Cuba, la más próspera de las colonias españolas. Para entonces, un alto porcentaje de la población argentina asistía a la escuela, y en este punto el país se ubicaba lejos de los restantes estados de la región. Gracias a su superior cobertura educativa, en las décadas siguientes la distancia entre la tasa de alfabetismo de la Argentina y la de los restantes países latinoamericanos se incrementó. Para los años noventa, la diferencia con Cuba, el segundo país más educado de América Latina según estos datos, se había vuelto visible. En décadas posteriores, la cobertura educativa argentina siguió expandiéndose; sólo Uruguay y Costa Rica lograron resultados similares en este terreno. Junto con Cuba, la Argentina poseía las menores diferencias porcentuales entre el analfabetismo masculino y el femenino en América Latina. "Es muy satisfactorio constatar que a la inversa de lo que acontece en casi todos los países, en la Argentina la educación de la mujer se encuentra tan bien atendida como la de los varones", señala con orgullo el Censo de 1895. Para entonces, el porcentaje de mujeres y varones que asistían a la escuela era muy similar (29,8 varones cada 29,4 mujeres), y la brecha de género en la educación elemental seguía acortándose.

La comparación con los países del hemisferio norte pone de relieve dos fenómenos. Por una parte, los niveles de alfabetismo de la Argentina son algo superiores a los de la Europa mediterránea (Italia, España y Portugal). Curiosamente, la migración internacional favoreció esta situación, ya que el porcentaje de alfabetizados entre los inmigrantes era más alto que el promedio, tanto en la Argentina como en los países de salida (lo que no deja lugar a dudas respecto del hecho de que nuestro país se benefició con la incorporación de trabajadores calificados). El cuadro también revela que la distancia respecto de los principales países europeos era muy considerable, ya que todos ellos exhiben tasas de alfabetismo superiores al 60%.

Los extranjeros se volvieron preponderantes en este grupo en expansión. Muchos de los artesanos calificados fueron inmigrantes, al igual que el grueso de los dueños de talleres, restaurantes y comercios, y gran parte de los pequeños y medianos productores rurales. El éxito económico de los europeos progresivamente desplazó a los trabajadores nativos hacia los estratos inferiores de la pirámide de ingresos. Entre los

trabajadores manuales abundaban también los extranjeros, sobre todo los de arribo más reciente. Sin embargo, con el transcurso del tiempo éstos lograron avanzar con mayor facilidad hacia posiciones que les aseguraban una existencia más holgada.

Este avance de la desigualdad tuvo su punta de lanza en el sostenido incremento del patrimonio y el ingreso de los más ricos, entre quienes se destacaban los capitalistas de fortuna rural. La concentración en la cumbre de parte sustancial de los beneficios generados por la expansión de la economía exportadora permitió la formación de un poderoso grupo de grandes estancieros cuyas fortunas superaban, por un margen de 8 o 10 a 1, las mayores acumulaciones de riqueza de la etapa colonial y de las dos o tres décadas que sucedieron a la independencia. Impulsado por la expansión ganadera y el incremento del precio del suelo, el patrimonio de los sectores pudientes creció considerablemente más rápido que los ingresos populares, que a lo sumo se vieron duplicados en estos treinta años. En la región litoral, pues, la expansión económica del período tuvo un impacto positivo sobre el bienestar popular, pero negativo sobre la igualdad. A lo largo de estas décadas, la aceleración del crecimiento agroexportador incrementó los ingresos de los hombres y mujeres del común, pero también concentró una porción considerable de la riqueza social en el pequeño círculo de los más ricos.

6. El boom exportador

Entre 1880 y 1914, la economía argentina experimentó un desarrollo formidable, que la colocó entre las de mayor crecimiento del período a escala mundial. Dicha expansión tuvo su gran motor en el aumento de las exportaciones, cuyo valor se multiplicó casi diez veces en el curso de la vida de una generación. El incremento de la capacidad exportadora estuvo sustentado en la puesta en explotación de las vastas extensiones de tierra virgen de la región pampeana y en una profunda transformación de las empresas agrarias y los sistemas de transporte. Al calor de este proceso de cambio, nuevos y más dinámicos productos exportables, como la carne refinada y los cereales, desplazaron al cuero y la lana. La expansión exportadora fue posible gracias a un incremento dramático en la escala de los flujos de capital y fuerza de trabajo que se dirigían hacia el Río de la Plata. El estado, que en este período creció en solidez y en capacidad de iniciativa, desempeñó un papel de considerable importancia en la expansión económica. La etapa de veloz integración de la economía global que se extendió hasta la Primera Guerra Mundial le ofreció a la Argentina un escenario particularmente propicio para superar las constricciones geográficas y económicas que habían limitado su desarrollo en décadas previas, y le permitió disfrutar de la etapa de crecimiento más veloz y prolongada de toda su historia.

Una economía mundial más integrada

En este período, la Argentina se convirtió en uno de los grandes exportadores mundiales de alimentos de clima templado, al tiempo que veía cómo las oportunidades para el desarrollo de su economía de exportación excedían largamente las que habían signado los ciclos