El crecimiento de la economía agroexportadora argentina

11

Contenidos

> La economía agroexportadora se consolida
> Redes ferroviarias y puertos
> Ciclos del lanar, cereal y carnes
> La organización productiva del espacio: estancias y chacras
> Sociabilización en el espacio pampeano: estaciones, pueblos y ciudades
> Nuevos pobladores, más mano de obra: los inmigrantes
> Los roles en la producción: terratenientes, chacareros, peones y jornaleros

En la Argentina, el pasaje del siglo XIX al XX implicó la consolidación del modelo económico agroexportador. Para eso fue necesario crear una red de transporte y un puerto moderno, organizar el territorio en estancias y chacras, y acrecentar la mano de obra mediante la inmigración.

EN ESTE CAPÍTULO...

Se estudia cómo se consolidó la economía agroexportadora en la Argentina. Se analiza el sistema de comunicaciones creado hacia el interior del país mediante la expansión ferroviaria y hacia el exterior, con la construcción y modernización de los puertos. También se estudian la organización del espacio pampeano y los roles en la producción, y la llegada de los inmigrantes con las consecuentes transformaciones en el espacio urbano.

Contenido digital adicional

www.tintaf.com.ar/HAAEC11

La economía agroexportadora se consolida

Las "presidencias históricas"

Se denomina período de "presidencias históricas" a los años en los que Bartolomé Mitre, Domingo Faustino Sarmiento y Nicolás Avellaneda ejercieron el gobierno del país. Estas sucedieron entre 1862 y 1880 y fueron los primeros años de centralización del poder. Durante esos años, se crearon el Ejército nacional, el sistema de correos, se organizaron el Poder Judicial y las aduanas, se unificó la moneda y se redactó el Código de comercio, entre otras medidas.

Entre 1850 y 1880, en la Argentina se establecieron las bases del desarrollo capitalista. Esto fue el resultado de un proceso que involucró muchos factores, como la consolidación del Estado nacional, la expansión de las áreas dedicadas a las actividades productivas, el desarrollo de una moderna red de comunicaciones (que facilitó los transportes) y la organización de un sistema de leyes apropiado para regular la actividad económica. En el período transcurrido entre 1880 y 1916, la Argentina experimentó el desarrollo económico más rápido y sólido de su historia. La producción de alimentos aumentó súbitamente, la población creció con rapidez gracias al ingreso de inmigrantes, y las ciudades se expandieron.

Las condiciones para la expansión económica

A partir de 1880, luego de un período de guerras civiles y conflictos entre las provincias y sus caudillos, en la Argentina se **consolidó el poder central del Estado nacional**, al que reconocían todas las provincias. A partir del período denominado de "presidencias históricas" –Bartolomé Mitre (1862-1868), Domingo F. Sarmiento (1868-1874), Nicolás Avellaneda (1874-1880)–, se dio el proceso de consolidación de una economía unificada y centralizada en Buenos Aires. Esta economía se basó en la **exportación de materias primas** que llegaban al puerto porteño desde las provincias del Interior y tenían como destino principal los países europeos.

Para afianzar esta economía fue necesario crear las condiciones para su pleno desarrollo. Por un lado, se requerían más **tierras** para producir. Para lograrlo, se llevó a cabo la denominada "Campaña del desierto", campañas militares para exterminar y expulsar a la población indígena de la Patagonia y el Chaco. Estas tierras fueron distribuidas entre las familias más ricas del país y puestas a producir. Por otro lado, se construyó un **sistema de transporte y comunicación** más extendido. Se crearon líneas de ferrocarriles, con capital inglés, que conectaron a las diferentes provincias con el puerto mayor, ubicado en Buenos Aires. También se desarrolló y modernizó el puerto porteño, clave en la economía. Por último, se amplió el **sistema de correos**. Otro aspecto central para la economía agroexportadora fue la **necesidad de mano de obra**; para eso, se fomentó la inmigración, principalmente europea. Algunos de los recién llegados se dedicaron a las actividades agrícolas y otros ingresaron a las pequeñas y nuevas industrias ubicadas en las ciudades.

Un contingente de inmigrantes italianos recién llegados al puerto de Buenos Aires en 1907.

© Tinta fresca ediciones S.A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

© Tinta fresca ediciones S.A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

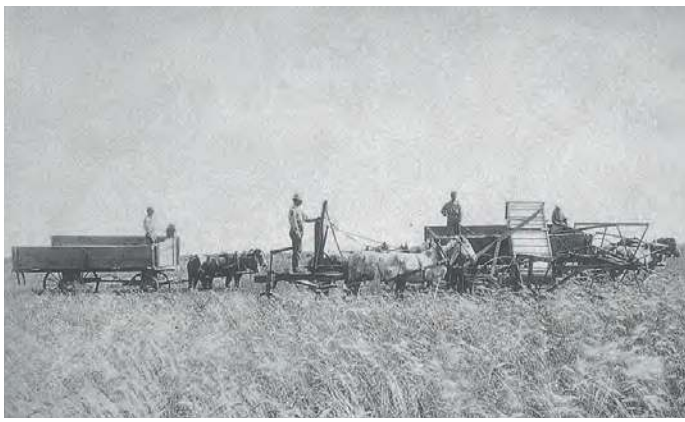
Cómo funcionaba el modelo agroexportador

En el período 1880-1916, la economía argentina fue testigo de un crecimiento llamativo. De una posición marginal, el país pasó a convertirse en una promesa destinada a ocupar un lugar central en la economía mundial. El motor del crecimiento fueron las **exportaciones de productos primarios** que se organizaron bajo el modelo agroexportador. La Argentina se incorporó así al esquema denominado **división internacional del trabajo** que dividía a los países en dos funciones: unos producían materia prima y alimentos, mientras otros proveían manufacturas y capitales. La Argentina era un país del primer tipo, denominado **periférico**. Estados Unidos y varios países europeos eran del segundo tipo, denominados centrales.

El **modelo agroexportador** se basaba en las ventajas naturales de la geografía pampeana, un área de clima templado que contaba con abundante tierra fértil apta para el desarrollo de materia prima de exportación, como trigo, maíz y lino. Las tierras del sur argentino también fueron utilizadas, sobre todo, para la cría de ganado ovino, es decir, para la producción de carne y lana.

Las exportaciones variaron con el tiempo. En un primer período predominó la venta de **lana de oveja**, requerida por las fábricas textiles europeas. A fines del siglo XIX también se comenzaron a exportar **cereales** y **lino**, y a comienzos del siglo XX, creció el desarrollo de los frigoríficos y cobró importancia la venta al exterior de **carne vacuna**.

Peones bañan al ganado ovino para prevenir la sarna en una estancia hacia 1895.



Cosecha de trigo en una colonia santafesina a principios del siglo XX.

Un modelo inseguro

El modelo agroexportador presentó una gran desventaja para la economía argentina: dejaba al país expuesto a los vaivenes de la economía internacional, principalmente la europea. El modelo era muy **dependiente de las compras del exterior**, su principal recurso era la venta de los productos y el ingreso de divisas, es decir, de moneda extranjera, que permitía al país, a su vez, la compra de maquinaria y productos al exterior. Si Europa no podía o elegía no comprar, la Argentina entraba en crisis. Esto se evidenció con la Primera Guerra Mundial (1914-1918) y con la Gran Depresión de la década de 1930.

Actividades

1. Respondan las siguientes preguntas.

a. ¿Qué medidas se llevaron a cabo para desarrollar el modelo agroexportador? ¿En qué consistía este modelo económico?

b. ¿Cómo se ubicó la Argentina en el esquema mundial de división internacional del trabajo? ¿Qué desventajas traía esta posición para el país?

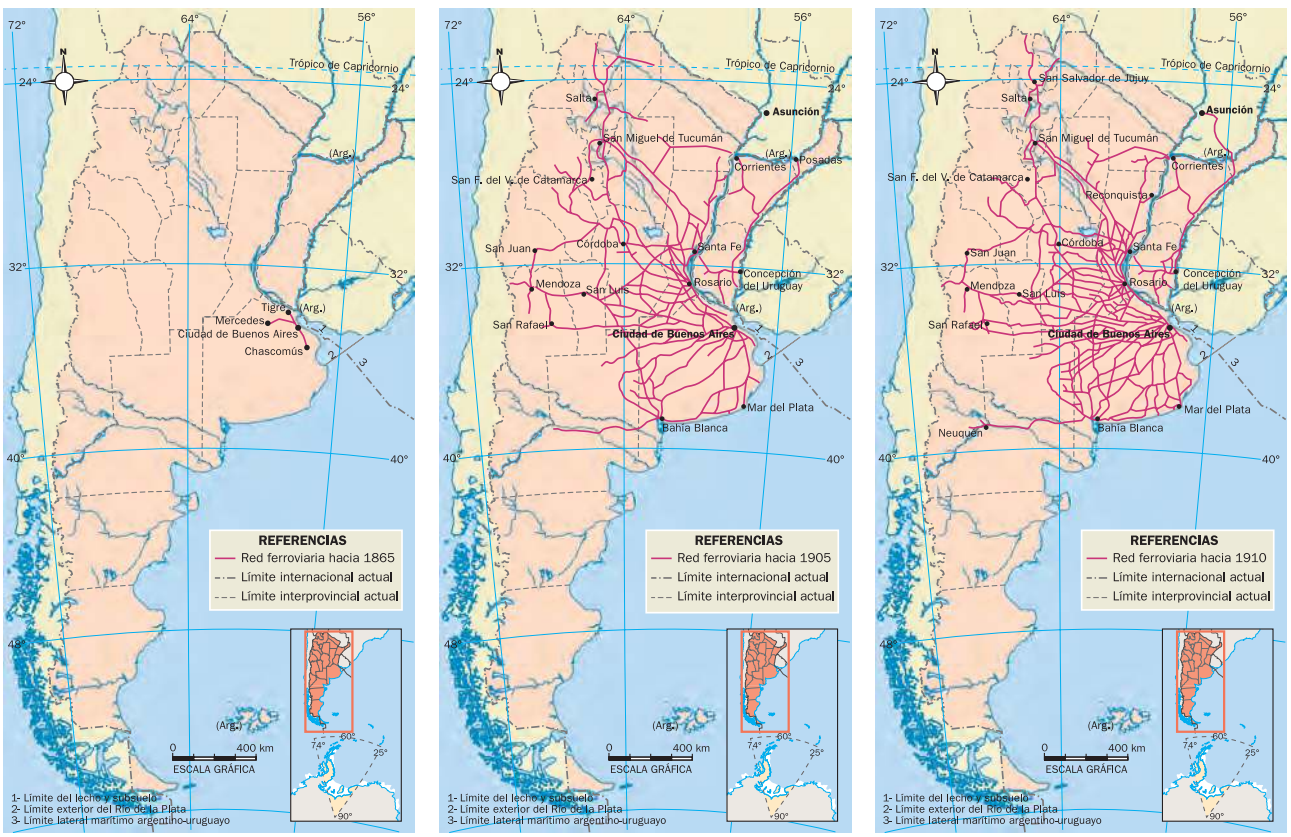
c. ¿Cuáles fueron los principales productos de exportación?

Las redes ferroviarias y la comunicación

Los **ferrocarriles** tuvieron un rol central en la consolidación del modelo agroexportador. Este medio de transporte se extendió desde los puertos exportadores de Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca hacia el Interior, principalmente la región pampeana. Allí se encontraban los principales campos de cereales. La forma que adquirió la red ferroviaria fue de un **abanico abierto**, con los puertos como nodos. Este diagrama profundizó el aislamiento de las demás regiones del país, en especial las áreas recién incorporadas del Chaco y la Patagonia. Sin embargo, a grandes rasgos, el tendido ferroviario facilitó la **incorporación de tierras**, hasta el momento improductivas, para la actividad agrícola y ganadera.

Los ferrocarriles fueron fundamentales para hacer que la Argentina se convirtiera en un exportador de cereales a gran escala. La región pampeana se convirtió en uno de los principales productores de cereales y de carnes del mundo. Mientras, el ganado ovino fue desplazado hacia las tierras del sur, más frías. El tren, entonces, trasladaba las mercaderías hasta las zonas exportadoras y, a la vez, favorecía el poblamiento de regiones desocupadas. Con la llegada del ferrocarril se ampliaban las posibilidades de ocupar zonas rurales, ahora más conectadas con otros pueblos y ciudades. Esto activó el nacimiento de varios centros poblacionales.

Desarrollo del tendido de líneas férreas (1865-1910)



© Tinta fresca ediciones S.A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

La inversión extranjera

El ingreso en la Argentina de personas, capitales y tecnologías europeos fue considerado necesario para la **modernización** y el **progreso** de la nación. Los capitales llegaban mediante **préstamos** o a través de **empresas** extranjeras que se radicaban en el país. El Estado nacional brindaba garantías a los inversores europeos y, lo que más les importaba, ofrecía condiciones ventajosas. La red ferroviaria recibió la gran mayoría de los capitales provenientes de **Gran Bretaña**, que tendría por décadas un papel predominante en el conjunto de las inversiones extranjeras en nuestro país. Los ingleses invirtieron su capital en las vías de transporte que la producción necesitaba para poder comercializarse y exportarse. Si bien el grueso de la inversión ferroviaria fue realizado por los ingleses, la primera vía de tren del país la construyó el Estado de Buenos Aires en 1857, cuando estaba separado de la Confederación. En 1863, comenzaron las obras del **Ferrocarril Central Argentino**, cuya línea entre Rosario y Córdoba fue fundamental para el desarrollo del Interior. La longitud del tendido de vías ferroviarias pasó de 39 kilómetros en 1860 a casi 2.500 en 1880. En la década de 1880, las inversiones británicas se multiplicaron y la red ferroviaria pasó de los 2.500 a los 9.000 kilómetros, y se expandió aún más en las décadas siguientes. Los ingleses también invirtieron en tierras, comercio e industria, pero los ferrocarriles acapararon más su atención.

En las inversiones también participaron otros países europeos. **Francia** también invirtió en ferrocarriles y, además, en el puerto de Rosario. **Alemania** ejercía una posición dominante en la provisión de la electricidad. A principios del siglo xx, se sumaron inversiones de origen estadounidense centradas en los frigoríficos.

La Porteña

En diciembre de 1857, se puso en funcionamiento la primera locomotora de vapor del país, bautizada *La Porteña*. Su recorrido comenzaba en la que hoy es la Plaza Lavalle (que por entonces se llamaba Plaza del Parque) de la ciudad de Buenos Aires. Pasaba por estaciones en Once, Almagro, Caballito y Flores, y terminaba en la localidad de Floresta, que se encontraba en las afueras de la ciudad. Había sido construida en Gran Bretaña, y fue traída a la Argentina en un barco de vapor, junto a otra locomotora, llamada *La Argentina*.

1

2

Actividades

1. Observen los mapas de la página 208 y respondan las siguientes preguntas.
a. ¿Qué cambios se observan entre 1865, 1905 y 1910?
b. ¿Por qué se denomina "abanico" a la estructura del ferrocarril?
c. ¿A qué territorios no llegaba el ferrocarril?
2. ¿Con qué proceso de escala mundial se relaciona el desarrollo del ferrocarril en la Argentina?

1 Locomotora *La Porteña* en su viaje inaugural.
2 Vista del Paseo de Julio, actual Leandro N. Alem, en la Ciudad de Buenos Aires, 1887. En primer plano, la estación central de trenes.

© Tinta fresca ediciones S. A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

El ferrocarril y los espacios rurales

Estación de Chascomús, provincia de Buenos Aires, hacia 1875. La estación Chascomús del Ferrocarril del Sud se inauguró a fines de 1865.

Desde 1880, comenzó a hacerse clara la diferencia entre el **área pampeana** (actuales provincias de Santa Fe, Buenos Aires, Córdoba, La Pampa y Entre Ríos) y el resto del país. En la primera, los réditos por el transporte de la producción agropecuaria garantizaban la instalación de **ferrocarriles privados**, mientras que en el Interior resultó determinante la construcción de ferrocarriles de fomento por parte del Estado. Los ferrocarriles, de los cuales el 90% se encontraban en la zona pampeana, transportaban hacia 1880 más de tres millones de pasajeros y cerca de un millón de toneladas de carga.

El ferrocarril ocupó el espacio, integró el territorio, y facilitó el poblamiento y el desarrollo de las actividades. Fue un factor vital de poblamiento y valorización de los espacios agrarios. Contribuyó a radicar familias en el espacio rural, fertilizar tierras, modernizar métodos de cultivo, introducir nuevas espacies vegetales, buscar nuevas salidas portuarias y nuevas perspectivas de explotación.

El impacto del ferrocarril sobre el espacio fue muy importante en todo el territorio argentino, pero su presencia modificó particularmente el paisaje pampeano. Las vías extendidas en la pampa produjeron alteraciones en las condiciones del medio natural y también modificaron el uso del espacio por parte de la población. Con la instalación de las vías férreas, se agregó al paisaje la presencia de las **estaciones ferroviarias**, tanto en el campo como en los pueblos y las ciudades. Las estaciones de campo se construyeron al estilo "inglés": el techo a dos aguas, la sala de espera, la oficina del jefe y el auxiliar, la boletería, y una galería que daba a la vía principal. La estación estaba rodeada de una o varias viviendas y el tanque de agua. Además, alrededor de las estaciones comenzaron a instalarse negocios para abastecer a los pasajeros, a los comerciantes y a quienes visitasen el lugar. Con el creciente manejo de grandes cantidades de carga y de personas sería luego necesaria la construcción de playas de maniobras y clasificación. Así, se incorporaron al paisaje los inmensos talleres ferroviarios, que se extendían en decenas de hectáreas, dando trabajo a miles de operarios.

La aparición y expansión del ferrocarril dio lugar al nacimiento de nuevos pueblos y ciudades. La mayor conexión entre algunos puntos del país permitió que la población se distribuya acompañando al ferrocarril. Además, por donde pasaba el ferrocarril, se necesitaba toda una serie de comercios y galpones para la gente que viajaba o trabajaba en las líneas ferroviarias. Por este motivo, se crearon nuevos centros poblacionales.

Construcción de una vía férrea.

© Tinta fresca ediciones S.A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

Nuevos pueblos, nuevas ciudades

La evolución de la red ferroviaria en el **área pampeana** creció a ritmos acelerados durante este período. Para 1870, de los 772 km de vías que se extendían en la región, 177 km correspondían al **Ferrocarril del Oeste**, que llegaba a Bragado. Luego se extendió hasta 9 de Julio y, en 1890, finalizó en Trenque Lauquen, donde se construyó un taller y depósito de locomotoras. El Ferrocarril del Oeste se extendía por las áreas productivas tanto ganaderas como agrícolas, con un destino fijo: llegar a Chile.

El **Ferrocarril del Sud**, de capitales británicos, tenía hacia 1870 una extensión de 114 km hasta Chascomús, una de las ciudades nacidas en la vieja línea de fortines, al sur del río Salado.

Los directivos del Ferrocarril del Oeste y del Ferrocarril del Sud tenían la idea de ocupar con sus líneas férreas las ricas tierras del sur de la provincia de Buenos Aires, que luego de la "Campaña del desierto" fueron altamente valorizadas, y ampliar luego el tendido hasta Bahía Blanca. El Ferrocarril del Sud se extendió rápidamente como efecto de la "Campaña del desierto": la línea principal se prolongó de Chascomús a Dolores, y de allí a Ayacucho y a Tandil en 1883. También se extendió la línea a San Miguel del Monte, Azul, Ovalarría y Bahía Blanca. En 1886 se inauguró el tramo Maipú-Mar del Plata.

El **Ferrocarril Central Argentino** transitaba entre Rosario y Córdoba, y su construcción fue con capitales británicos.

El **Ferrocarril del Norte**, que tenía 29 km de extensión, se construyó para servir al puerto de San Fernando, al norte de Buenos Aires. El trazado de vías de este ferrocarril no partía radialmente desde el puerto de Buenos Aires, sino desde dos centros: Buenos Aires y Rosario, dos ciudades que contaban por entonces con las mejores probabilidades de ser federalizadas. Hacia 1895 se advirtió la necesidad de unir las poblaciones cordilleranas de Neuquén y se dispuso la construcción del ramal Bahía Blanca hacia la confluencia de los ríos Neuquén y Limay. La obra fue terminada en solo 4 años. En 1913 llegaba a Zapala y pasaba por Plaza Huincul.

Estación Cacheuta (Mendoza) hacia 1890. Esta estación fue de las más importantes del Ferrocarril del Oeste.

Actividades

1. ¿Podría decirse que con la extensión de las líneas de ferrocarriles se crearon pueblos y se dinamizaron economías de algunas provincias? ¿Por qué?

2. Investiguen si en la provincia en la que viven hay pueblos o ciudades que nacieron y crecieron en torno a una estación de ferrocarril. ¿Cuál fue el impacto del paso del tren en esos espacios?

© Tinta fresca ediciones S. A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

Las producciones para exportar

La modernización de las maquinarias agrícolas permitió un rápido crecimiento de la actividad agraria. Por ejemplo, se incorporaron máquinas segadoras para cosechar, y trilladoras que separaban la paja del trigo.

A fines del siglo XIX, las principales exportaciones de la Argentina eran los cereales y la lana de oveja. A principios del siglo XX, el país se especializó en la producción de ganado vacuno para la exportación de carne bovina.

La exportación de cereales

En la segunda mitad del siglo XIX, la producción cerealera experimentó importantes cambios. El trigo y la harina, artículos que ocupan mucho volumen pero tienen bajo valor, necesitaban transportes con gran capacidad de carga para su traslado. Antes de la llegada y expansión del ferrocarril, estos productos, que existían en el país, se importaban por su imposibilidad de trasladarse, ya que de otro modo, las ciudades no podían abastecerse.

Luego de algunos años, durante las décadas de 1860 y 1870, las colonias agrícolas, en especial las de Santa Fe, lograron conformar un núcleo de producción de cereales y harina que podía abastecer a las ciudades, no solo a las más grandes como Buenos Aires y Rosario, sino también a las del Interior. Entonces, se instalaron enormes molinos, desde los cuales se enviaba el producto hacia los mercados consumidores. Hacia 1880, se alcanzó definitivamente el **autoabastecimiento** de trigo y harina; es decir, la posibilidad de que los mercados fueran abastecidos solo a partir de la producción local, sin la necesidad de importaciones.

Este autoabastecimiento se logró como consecuencia de tres factores: el primero fue la **fundación de colonias agrícolas**. Allí, la condición era que los agricultores fueran propietarios de una parcela de tierra que en promedio alcanzaba unas 50 hectáreas. Los colonos trabajaban junto con su familia pero, a veces, debían emplear mano de obra adicional para la cosecha, que era muy intensa. El segundo factor fue la **introducción de cambios tecnológicos** en la manera de cultivar y cosechar que consistieron en la introducción de semillas de mejor calidad y rendimiento, y en la incorporación de mejoras técnicas que facilitaron las tareas de cosecha y procesamiento del cereal.

Por último, la existencia de **transportes** más rápidos y de más capacidad con la aparición de buques de vapor para el tráfico fluvial, y luego con el ferrocarril para los traslados por tierra.

Una estancia bonaerense a principios del siglo XX.

La estancia mixta

A principios del siglo XX, el escenario del agro pampeano se modificó cuando la producción cerealera comenzó a originarse en estancias, establecimientos diferentes de las colonias agrícolas. La estancia era una unidad económica de una gran extensión de tierra. Los cereales pasaron a producirse combinados con ganadería, lo que se denominó "estancia mixta". Si bien las colonias impulsaron la primera producción agrícola a gran escala, la estancia mixta llevó la producción de cereales a los niveles que convirtieron a la Argentina en uno de los "graneros" del mundo.

© Tinta fresca ediciones S.A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

El *boom* lanar

Durante la segunda mitad del siglo XIX, Europa aumentó su demanda de lana para la industria textil, sus precios se incrementaron y los estancieros pampeanos se dedicaron masivamente a mejorar y aumentar sus rebaños incorporando distintos tipos de ovejas.

Los estancieros buscaron adecuar su producción al tipo de oveja que buscaba el mercado, que no era la de las ovejas criollas. Para eso realizaron el **cruzamiento** con ovejas de raza **merino**, cuya lana era más solicitada. Entre 1850 y 1870, este proceso se aceleró notablemente. Para 1881, la lana representaba casi el 55% del total de las exportaciones. La ganadería se orientó intensivamente a la cría de ovinos y a la producción de lana con destino a la exportación.

Matarifes en el Mercado de Liniers de Buenos Aires en 1900.

La producción lanar exigía una importante inversión de capitales para disponer de galpones, bebederos, cercos y otras instalaciones, como las mangas de loneta y los molinos para obtener y distribuir el agua. También se instalaron los primeros alambrados y se luchó contra las plagas que afectaban a los animales, a través de baños contra la sarna, remedios e insecticidas.

Entre los trabajadores, adquirió relevancia la figura del pastor de ovejas, que organizaba la producción, cuidaba las manadas, participaba en la esquila y recibía un porcentaje de las ganancias.

La ganadería vacuna

Si bien las estancias se transformaron radicalmente con la incorporación del ganado ovino, la ganadería vacuna continuó siendo importante. Esto ocurrió, sobre todo, porque las exportaciones de cueros y tasajo –carne salada– seguían siendo convenientes.

La ganadería vacuna también se mejoró con la cruza de animales traídos de Gran Bretaña, como las razas **Shorthorn**, **Hereford** y **Aberdeen Angus**. El objetivo a largo plazo era la exportación de carne a Europa, donde su valor era mucho más alto que en la Argentina. En 1877, se consiguió la tecnología necesaria para congelar las carnes a -30 °C, de modo que pudieran llegar a destino en buen estado para su consumo. Los frigoríficos reemplazaron así a los saladeros. La mayoría fueron instalados gracias al ingreso de los **capitales británicos** y **norteamericanos**. A comienzos del siglo XX, el negocio de la exportación de vacunos creció y desplazó a la ganadería ovina. El principal comprador de ganado vacuno argentino fue Gran Bretaña.

Actividades

1. Respondan las siguientes preguntas.

a. ¿Qué cambios sucedieron en la producción de cereales, de lana y de carne vacuna?

b. ¿Qué diferencia había entre la producción de cereales en las colonias agrícolas y en las estancias?

c. ¿Por qué la producción lanar requería una gran inversión de capitales?

d. ¿Qué motivó el entrecruzamiento de razas ovinas y vacunas? ¿Cuáles fueron los resultados económicos?

© Tinta fresca ediciones S. A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

La inmigración

Las colectividades de inmigrantes

Una vez instalados en el país, los inmigrantes de cada nacionalidad formaron colectividades: desarrollaron una vida asociativa muy intensa, centrada en torno a las sociedades de ayuda mutua, los clubes, instituciones recreativas, hospitales, escuelas y órganos de prensa. Allí mantenían sus idiomas de origen y sus costumbres: cocinaban comidas típicas de sus países, escuchaban y tocaban su música y hasta festejaban fechas patrias de las naciones de origen.

Apenas comenzada la década de 1880, la **inmigración de ultramar** adquirió un ritmo acelerado. Si bien la llegada de inmigrantes europeos comenzó hacia la década de 1830, a comienzos de la década de 1880, el ingreso anual al puerto de Buenos Aires fue de 85.000 personas, y se triplicó al final de la década. Entre otros, ingresaron italianos, españoles, rusos de origen judío, turcos sirios y libaneses, austro-húngaros, alemanes y, en menor medida, suizos, belgas y holandeses. La mayoría de ellos se dirigió al campo en busca de trabajo, pero la Ciudad de Buenos Aires recibió una enorme cantidad de inmigrantes, que llegaron a representar el 40% de la población.

Entre 1880 y 1920, casi 4.500.000 extranjeros llegaron a la Argentina. De ellos, un poco menos de la mitad volvió a emigrar, lo que dejó un saldo de 2.346.000 personas incorporadas definitivamente.

La Argentina no fue el país que más inmigrantes recibió. Sin embargo, la proporción de inmigrantes en relación con la población ya existente sí fue, en nuestro país, la mayor del mundo. En 1895, llegaba al 25,5%; y en 1914, al 30%, mientras que en Estados Unidos, por ejemplo, la proporción de extranjeros nunca alcanzó el 15%.

La cantidad de inmigrantes que llegaban y luego retornaban a sus lugares de origen se vinculaba con el trabajo estacional en ambos lados del Atlántico. A muchos trabajadores europeos les convenía emplearse en tiempos de cosecha durante el verano en América del Sur, y volver a sus países en el invierno austral, para trabajar también en la cosecha. Aprovechaban así la diferencia de estaciones entre ambos hemisferios y lograban ahorrar, porque los salarios en la Argentina eran más altos. Este tipo de migración temporaria o estacional se vio favorecida por los avances tecnológicos en el transporte desde 1850.

La mayoría de los inmigrantes se declararon **agricultores** al llegar al país. Esta mano de obra estaba destinada a satisfacer la necesidad de la Argentina como país agroexportador. También por esto, la distribución espacial de los inmigrantes tuvo como destino final un puñado de provincias del litoral fluvial y de la pampa húmeda, en colonias agrícolas. La ciudad de Buenos Aires concentró las preferencias de los inmigrantes, en donde llegaron a representar la mitad de la población. También Santa Fe recibió población que formó las colonias agrícolas. Le siguieron la provincia de Buenos Aires, La Pampa, Entre Ríos, Córdoba y Mendoza.

Inmigrantes turcos recién llegados a la Ciudad de Buenos Aires, 1907.

© Tinta fresca ediciones S.A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

Buenos Aires se moderniza

Durante el período de transición entre el siglo XIX y el XX, la vida cotidiana de la población experimentó cambios significativos a partir del progreso económico y la inmigración. Las ciudades con puerto evidenciaron grandes cambios. En Buenos Aires, por ejemplo, se hicieron las ampliaciones del puerto con la construcción del nuevo Puerto Madero. También, se realizó la extensión de la red de transportes y la instalación de terminales ferroviarias, además de otras obras de servicios públicos.

Desde comienzos del siglo XX, el gobierno nacional buscó para Buenos Aires un perfil de **ciudad moderna** similar a las de Europa. Mientras crecía la población, la ciudad se fue expandiendo hacia las afueras y se multiplicó la superficie edificada. Por esto mismo, fue central fortalecer la **red de transporte** que comunicaba a los trabajadores desde sus hogares a los puestos de trabajo. Así como creció la ciudad, crecieron las **desigualdades sociales**. Esto se evidenció en el territorio y en las formas de vida de sus habitantes. La elite porteña construyó casas lujosas y palacios hacia el norte de la ciudad. Mientra que los sectores populares tuvieron inconvenientes para resolver el tema de la vivienda. Aparecieron los conventillos, las pensiones y los hoteles de habitaciones compartidas.

La calle Florida de la Ciudad de Buenos Aires, en 1901.

Nuevas formas de sociabilidad

Las nuevas ofertas de servicios públicos transformaron el modo de relación entre la gente de las ciudades. En ellas se construyeron grandes y modernos **teatros**, donde actuaban compañías teatrales extranjeras para ofrecer distintos entretenimientos. También aparecieron comercios especializados que estaban en condiciones de ofrecer productos de mejor calidad. Las ciudades crecieron, y se diferenciaron los barrios. Quienes compartían una misma ocupación se agruparon en algunos de ellos y surgieron importantes **zonas comerciales** en las cercanías de las estaciones ferroviarias. Se valorizaron los espacios públicos como ámbitos de reunión, intercambio de información y participación política.

La **prensa** cumplió un importante rol en la difusión de ideas; así surgieron periódicos de distintas tendencias en los que se debatían los acontecimientos relevantes del momento.

Comenzaron a aparecer también, cada vez más, asociaciones destinadas a diversos fines: se crearon **clubes**, **sociedades de beneficencia** y salones de esparcimiento, donde se reunían quienes compartían el interés por alguna actividad u objetivo vinculado con la asociación.

Entre los sectores urbanos medios y bajos, las pulperías fueron cediendo su lugar a nuevos espacios, como los **salones de baile**, llamados *academias*. Las **plazas** fueron también reacondicionadas y arboladas, y se adornaron con monumentos y fuentes. En las fechas patrias, se convertían en sede de bailes y fiestas populares.

El teatro

En la Argentina, el teatro nació como tal del circo criollo, en las últimas décadas del siglo XIX, con un carácter eminentemente popular, combinando elementos provenientes de diversas disciplinas dramáticas: la pantomima, la farsa y el monólogo crítico. El teatro argentino tomó identidad a través de expresiones particulares como el sainete, la pieza cómica, el grotesco y la revista criolla. La gran figura fundadora fue José Podestá**,** creador del payaso "Pepino el 88", quien desarrolló y dirigió la puesta de la pantomima basada en la novela *Juan Moreira*, de Eduardo Gutiérrez, estrenada en la provincia de Buenos Aires, en 1866, dio nacimiento al verdadero circo criollo que comenzó a recorrer los caminos del país.

© Tinta fresca ediciones S. A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

El barón de Hirsch

En 1891, el barón de Hirsch fundó la *Jewish Colonization Association* (Sociedad Judía de Colonización), la cual habría de conducir la inmigración de miles de personas desde el Imperio Ruso hacia la Argentina, estableciendo a los recién llegados en colonias agrícolas. Hirsch elaboró contratos, haciendo a cada colono responsable de pagar la tierra y todo préstamo que hubiese recibido. El proyecto original consistía en trasladar a la Argentina a 25 mil judíos rusos durante 1892 y a otros 3.250.000 en el curso de los siguientes 25 años. Tan solo 2.500 inmigrantes fueron reubicados durante el primer año y las colonias nunca llegaron a tener más de 33 mil habitantes. Los colonos atrajeron a familiares, amigos y vecinos. Gracias a la difusión del proyecto del barón de Hirsch, llegaron al país muchos otros inmigrantes.

La organización productiva del espacio

El posicionamiento de la Argentina como exportadora de materias primas implicó cambios también en la organización del espacio. La modificación en las unidades productivas hizo coexistir diferentes tipos de organización de la tierra. Por un lado, se desarrollaron las **colonias agrícolas**, trabajadas por familias de inmigrantes. También prosperaron las **chacras** y, por último, las **estancias**.

Las colonias agrícolas

Muchos inmigrantes europeos se establecieron en colonias agrícolas, en terrenos provistos por el Estado o por particulares. El Estado fomentó la colonización, entregando a los inmigrantes una parcela de tierra y, a menudo, también útiles de labranza y semillas. En esos años, los gobernantes pensaban que la introducción de agricultores europeos era muy ventajosa para enseñar a los criollos técnicas agrícolas más avanzadas que las que se utilizaban en la Argentina.

Los colonos pagaban en cuotas de muy bajo monto los adelantos que les habían facilitado, y se convertían en dueños de la tierra al cabo de cierto tiempo.

Entre 1850 y 1880 se crearon numerosas colonias agrícolas, sobre todo en Entre Ríos y Santa Fe. Algunas de ellas fueron **Villa Urquiza**, **Colón** y **San José**, en Entre Ríos; y **Esperanza**, **Moisés Ville** y **Bella Italia**, en Santa Fe. Todos sus fundadores fueron inmigrantes de diferentes nacionalidades: suizos, alemanes, rusos, franceses. Las colonias se creaban con contratos entre los gobiernos provinciales y un empresario que se hacía cargo de la organización y adelantaba el dinero necesario para comenzar los trabajos.

Se trataba de un negocio rentable, ya que el precio de las tierras aumentaba y los empresarios se reservaban parte del terreno para venderlo. Sin embargo, las colonias enfrentaron numerosas dificultades debido a que los gastos y riesgos de la inversión eran muy altos. Algunas tierras eran poco aptas para la agricultura, y los mercados locales eran todavía demasiado pequeños para absorber el total de los productos.

En un principio, las colonias se orientaron a los productos de granja, que por ser perecederos solo podían venderse en mercados cercanos. Pero con el tiempo, se especializaron en la producción de ciertos cereales como el trigo y el maíz, que podían ser enviados a mercados más lejanos, como Rosario y Buenos Aires, sin que se echaran a perder.

Inmigrante en Colonia Esperanza, provincia de Entre Ríos, a fines del siglo XIX.

© Tinta fresca ediciones S.A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

Las estancias

Trabajo de corte de cerdos en una estancia bonaerense hacia 1895.

Durante el siglo XIX se consolidó un modelo de grandes propiedades, en las cuales se desarrollaron las estancias. Los propietarios de estas unidades productivas eran miembros de las elites que rara vez vivían en el lugar y, por lo general, residían en la Ciudad de Buenos Aires o en otras ciudades del país. Las estancias eran ámbitos de vida y trabajo complejos, donde se realizaban **múltiples actividades**. La enorme propiedad permitía combinar la cosecha con la ganadería y en sus tierras se realizaba más de una producción. En las estancias trabajaban empleados **asalariados temporales** y también otros empleados que vivían allí de forma permanente. Como la propiedad era muy grande, los dueños muchas veces subdividían el terreno y alquilaban una parte a **arrendatarios** que pagaban su alquiler con parte de lo cosechado en la tierra.

En un primer momento fueron construidas de forma rústica, como casas de adobe y anexos de madera, con corrales y puestos. Esto se modificó a comienzos del siglo XIX, cuando la riqueza y el crecimiento de las elites propietarias les permitieron construir grandes propiedades lujosas. Entonces, las estancias se convirtieron en quintas de veraneos de las elites e importantes empresas económicas. La palabra *estancia* se volvió sinónimo de riqueza y poder en la Argentina.

Las chacras

Muchos de los estancieros que dividían sus tierras para abaratar costos se asociaron económicamente con un grupo de gran importancia: los **chacareros**. Estos explotaban una fracción de tierra, generalmente para producir **cereales**, pero no eran dueños de la propiedad. Su beneficio estaba en vender sus cultivos, pagarle un arriendo al propietario (estanciero) y obtener una diferencia. Las tierras arrendadas, que se llamaron chacras, fueron terrenos entregados entonces a agricultores bajo el régimen de aparcería con participación a medias en las ganancias. La cantidad de tierra que se arrendaba era proporcional a lo que un chacarero podía sostener y, en general, eran porciones pequeñas o medianas. El propietario, como **socio capitalista**, facilitaba la tierra y todo lo necesario para el trabajo agrícola. Este capital era una deuda que debía saldar el chacarero, quien, como **socio trabajador**, aportaba su trabajo y percibía la mitad de las ganancias. Las chacras necesitaban una importante inversión en muebles, maquinarias, carros y arados. Esto diferenciaba al chacarero del asalariado, dado que este último no tenía capital para invertir y solo vendía su fuerza de trabajo.

Actividades

1. Completen un cuadro como el siguiente.

	Colonia agrícola	Chacra	Estancia
Dueños de la tierra	El Estado o un empresario		
Tipo de producción		Ganadería o agricultura	
Cantidad de tierra			Grandes propiedades

© Tinta fresca ediciones S. A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

Trabajadores inmigrantes pesando uvas en la región de Cuyo hacia 1890.

Los mercados regionales

Con las mejoras en los transportes y las comunicaciones, las distintas regiones del país, antes aisladas o separadas por largas distancias, se integraron, de modo que comenzó a desarrollarse un mercado nacional. Antes de que esto sucediera, muchas economías regionales se vinculaban preferentemente con las áreas más cercanas. Por ejemplo, la zona cuyana dirigía parte importante de su producción hacia Chile, y el norte (Salta, Jujuy, Catamarca) tenía una intensa relación económica con Bolivia. Sin embargo, con el desarrollo de los medios de comunicación modernos –sobre todo, el ferrocarril—, todas esas economías regionales encontraron más beneficios en enviar sus productos a grandes ciudades como Rosario o Buenos Aires. En ellas, el crecimiento de la población garantizaba mercados de consumo para las producciones de las provincias, como el **azúcar tucumano**, los **vinos cuyanos** o las **maderas correntinas**. Este mejor acceso a los mercados determinó también que cada provincia estuviera abierta a los productos de las otras. Por este motivo, la producción local de algunos artículos sufrió la competencia cuando se introdujeron productos similares desde otras provincias donde resultaban más baratos. Eso llevó a que las producciones regionales fueran **especializándose**. Esto significa que algunas regiones, que tenían una economía caracterizada por la producción de diversos artículos y productos, se orientaron a la producción de algunos (como el azúcar o el vino) que gozaban de mayores ventajas para la exportación a las ciudades o incluso al exterior.

Otras regiones, sin embargo (por lo general, las que se encontraban más aisladas, como las provincias del norte), mantuvieron la diversidad, dedicándose a la producción agrícola y a la ganadería. Aquellas que no recibieron los beneficios del intercambio con el exterior se estancaron y, como consecuencia, experimentaron problemas sociales y económicos.

El caso del azúcar

En la provincia de **Tucumán** se construyó un complejo de producción azucarera. Esto fue posible a partir de la llegada del ferrocarril, pero también debido a la política del gobierno, que elevó las tarifas para que no se importara azúcar. El área sembrada con caña pasó de 23.236 hectáreas en 1888 a 125.208 en 1914. Esta expansión coincidió con un proceso internacional de grandes innovaciones tecnológicas: entre otras mejoras, los trapiches de madera, es decir, los molinos que se utilizaban para extraer el azúcar de las cañas, fueron reemplazados por los de hierro, que duplicaron la productividad de los ingenios. Esto motivó la inversión de capitales europeos que, sumados a los locales, crearon ingenios azucareros a medida que se expandía el ferrocarril. La zafra requería mucha mano de obra. Para conseguirla, se empleaban trabajadores asalariados, que cosechaban las cañas. También se reclutaban personas en las provincias vecinas e, incluso, en Bolivia.

Actividades

1. Respondan las siguientes preguntas.

a. ¿Qué fue necesario para que comenzara el primer desarrollo de las industrias?

b. ¿Con qué otro fenómeno vincularían esa aparición?

© Tinta fresca ediciones S.A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

© Tinta fresca ediciones S. A. | Prohibida su fotocopia. Ley 11.723

Comienzos del desarrollo industrial

El crecimiento de la población y el desarrollo de la producción abrieron muchas posibilidades para la economía de las ciudades. Comenzó a expandirse un **mercado de consumidores** que no siempre podía ser abastecido con productos importados, porque el costo del transporte marítimo encarecía mucho el precio de algunos de ellos.

De este modo, se creó un espacio –sobre todo, en el sector de alimentos y bebidas– para la aparición de **talleres y pequeñas industrias** que abastecían el mercado local. Algunas de las empresas que surgieron entonces, o sus marcas, subsisten todavía hoy; por ejemplo, Noel y Lasalle (fabricantes de dulces), Bieckert (fabricante de cerveza) y Bagley (que producía licores y galletitas).

Los inmigrantes europeos ocuparon un lugar preponderante en estos nuevos sectores. En 1875, muchos de esos artesanos y pequeños empresarios se reunieron en el Club Industrial, para defender sus intereses.

Mientras se producían estos desarrollos, las elites gobernantes debatían acerca del programa económico que convenía impulsar. En 1866 y 1873, se desarrollaron graves crisis económicas que llevaron a muchos a replantear sus ideas sobre el rumbo económico del país. El librecambio, que había sido la política económica dominante, comenzó a ser cuestionado por un sector de la elite. Inspirado en Estados Unidos, este sector sostenía que el Estado debía proteger a la naciente industria nacional. Para ello, proponía aumentar los aranceles e impuestos a la importación de productos extranjeros. Pero la posición de los **proteccionistas** no consiguió las adhesiones necesarias. Por un lado, la industria era todavía débil y pequeña. Por otra parte, los enormes beneficios que provenían de la exportación de productos agropecuarios estaban apoyados en la política del librecambio.

Las primeras empresas cerealeras

Con los cambios en el transporte se modernizó la infraestructura del almacenamiento de granos, imprescindible para su comercialización. En la primera etapa del proceso, algunos molinos y almacenes se ocuparon de esa tarea, en las cercanías de cada localidad.

Cuando la economía exportadora se consolidó hacia 1880, dos grandes empresas concentraron el negocio de la comercialización de los cereales: la casa **Bunge y Born** y la casa **Dreyfus**. Al tener importantes cantidades de capital disponibles, invirtieron en la construcción de grandes **silos** y **molinos**. Además, estas casas entregaban créditos y adelantos a los productores. Ambas empresas consiguieron así dominar uno de los negocios más rentables de la economía argentina: la **comercialización de cereales**.

Un sector del puerto de Buenos Aires en 1885.

Actividades

1. Respondan las siguientes preguntas.

a. ¿A qué clase de artículos estuvo orientada la producción de las primeras industrias?

b. ¿Cuál era la posición de quienes intentaban fomentar el desarrollo industrial?

Para conocer más

Bruno, Paula, *Pioneros culturales en la Argentina*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2011.

Canal Encuentro, *Historia de un país. Argentina siglo xx* (serie). Capítulos "El modelo agroexportador" y "La gran inmigración".

Gorriti, Juana Manuela, *La tierra natal,* Buenos Aires, Félix Lajouane Editor, 1889.

Hora, Roy, *Los terratenientes de la pampa argentina. Una historia social y política 1860-1945*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2003.