

## LA ECONOMÍA DE EXPORTACIÓN DE ARGENTINA, 1880-1920\*/\*\*

Roberto Cortés Conde\*\*\*

### I. El Río de la Plata

El Río de la Plata, que había sido una colonia española empobrecida ubicada en los remotos confines del Atlántico Sur, experimentó importantes cambios en las últimas décadas del siglo dieciocho y las primeras décadas del siglo diecinueve. Desde mediados del siglo dieciocho, el puerto de Buenos Aires (capital de la provincia del mismo nombre que, junto con las provincias de Córdoba, Tucumán, y la región de Cuyo, pronto conformarían lo que hoy en día es Argentina) había crecido como el intermediario comercial entre el norte -donde se extraía la plata de Potosí- y la metrópoli española, y otras potencias europeas. Además, Buenos Aires gradualmente comenzó a exportar productos agropecuarios, los frutos de la tierra. Esto fue consecuencia del sorprendente incremento natural de las manadas de ganado vacuno en espacios enormes y fértiles en los cuales no existía competencia por el acceso a las pasturas. Su explotación generó un superávit que comenzó a encontrar una salida comercial. La cría de vacunos en manadas -o la caza de ganado salvaje- fueron emprendidas a fin de vender los cueros en el mercado externo. La plata también se producía para la exportación, pero con el descenso de producción que se produjo en

---

\* Original en inglés publicado en Roberto Cortés Conde y Shane Hunt (eds.) *The Latin American Economies. Growth and the Export Sector 1880-1930*, New York/London, Holmes & Meier, 1985, pp. 319-381. El autor desea agradecer a Tulio Halperin Donghi y Richard Mallon por sus comentarios a una versión preliminar de este trabajo; asimismo a Peter Smith y Tom Skidmore por su hospitalidad en Madison, Wisconsin, donde fueron profesores visitantes cuando comencé a escribir este ensayo; a Heidi Goldberg, traductora de la versión original de este ensayo; y a Elizabeth Hansen por su colaboración en la revisión de la traducción y su edición.

\*\* En el texto, a menos que se indique lo contrario, las unidades monetarias son indicadas tal cual aparecen en las respectivas fuentes. Las relaciones entre ellas aparecen detalladas en el Apéndice I, pero, para facilitar la comprensión del texto, el «peso oro» y el «peso fuerte» en la práctica tienen el mismo valor. Por el contrario, el «peso papel» («corriente» o «moneda nacional») fue devaluado con respecto al «peso oro» o al «peso fuerte» durante el período considerado (ver Apéndice I).

\*\*\* Universidad de San Andrés.

el siglo dieciocho, y después la separación del Alto Perú (hoy en día Bolivia), el cuero se convirtió en la exportación más importante del Río de la Plata.<sup>1</sup>

Para mediados del siglo dieciocho el valor de las exportaciones de Buenos Aires había alcanzado 1.5 millones de pesos plata, y el cuero constituía una cifra importante dentro de ese total (Latzina 1909: 568). El resto correspondía a oro y plata provenientes de Chile y Perú.

Entre 1750 y 1820 las exportaciones de Buenos Aires comenzaron a incrementarse nuevamente. A pesar del retroceso que significaron las guerras de independencia, el valor de las exportaciones subió de 1.5 millones de pesos plata a un promedio de casi 5 millones pesos plata (a 17 la onza, equivalente a 0.957 pesos oro según el Acta de Moneda Corriente de 1881). Aunque las exportaciones de plata no cesaron durante el período de independencia, el cuero se convirtió en el principal producto exportado. En 1825, constituyó el 9.3% y el sebo de 32% del total de las exportaciones (Latzina 1909: 573).

Después de la Revolución de 1810, y a causa de la separación del Alto Perú, el gobierno de las provincias del Río de la Plata fue privado de los ingresos provenientes de las minas de Potosí, así como de los derechos de exportación sobre la plata (Halperin Donghi 1972). Desde ese momento, las entradas en efectivo provenientes de la Aduana de Buenos Aires se constituyeron en la principal fuente de ingresos del Tesoro (para 1882 los recibos de la Casa de Aduanas formaban el 82% del total de ingresos).<sup>2</sup> Como la pérdida de ingresos provenientes de la plata fue más que compensada por el gran incremento en los ingresos provenientes de las exportaciones agropecuarias, los ingresos fiscales subieron en lugar de caer. Sin embargo, durante los primeros años de independencia hubo una penuria financiera severa y entre 1773 y 1776 el ingreso de aduanas no excedió los 50.000 pesos plata. Después de 1776, los recibos anuales fueron, con algunas variaciones, de 100.000 y 400.000 pesos. Entre 1800 y 1810 los recibos oscilaron entre 1 millón de pesos, y entre 1820 y 1830, estuvieron alrededor de 2 millones de pesos.

No sólo la sociedad de la región del Río de la Plata sino también el gobierno amarraron sus fortunas al crecimiento de las exportaciones agropecuarias. Para 1820 éstas habían cuadruplicado sus valores del siglo dieciocho, en parte como resultado del incremento de los precios del ganado. Entre 1809 y 1819 el precio por cabeza de ganado subió de 3.3 pesos a 9.6 (Miron Burgin 1946: 30).

El incremento de las exportaciones, tan notorio a fines de la década de 1840, fue el resultado de la acumulación de stocks durante el período del bloqueo, lo cual significó que una vez levantado el bloqueo, el volumen de exportaciones fuera mucho mayor que lo normal (1849-1851). Por otra parte, las exportaciones durante la década de 1830 también habían sido afectadas por el bloqueo francés de 1838, cuyas consecuencias se sintieron hasta 1840. Es decir que durante las dos décadas del gobierno de Rosas, las guerras internas e internacionales tuvieron un efecto negativo sobre el comercio exterior. Este efecto negativo se refleja en los ingresos de la Casa de Aduana. Entre 1822 y 1845 permaneció en el mismo nivel: 1.9 millones de pesos en 1822; 1.8 millones de pesos en 1845.

---

<sup>1</sup> Las exportaciones de Buenos Aires en el siglo XVII no superaron los 100.000 pesos plata (valuados a un peso oro en 1881), excepto en la década de 1606-1615. Además, variaban fuertemente, con caídas espectaculares entre 1640 y 1655. Las importaciones superaron largamente a las exportaciones, reflejando la salida del oro y de la plata. Las exportaciones variaron entre 25.000 y 40.000 pesos plata, los ingresos fiscales entre 20.000 y 200.000 pesos plata para la década. Todo ello brinda una idea aproximada de la pobreza de la colonia. Francisco Latzina (1909: 564 ss.).

<sup>2</sup> Miron Burgin (1946). Halperin Donghi sostiene que aunque esa fuera la principal fuente de ingresos para el estado, no era suficiente debido a los costos bélicos (1972: 80).

Debe subrayarse que aunque las exportaciones entre el fin del siglo dieciocho y 1820 no parecen haberse incrementado notablemente, ese no fue el caso de los recibos de la Casa de Aduana. Es evidente, que entre 1750 y fines de siglo se produjo un fuerte salto en las exportaciones. La información sobre el comercio con Gran Bretaña sugiere otro fuerte incremento durante la segunda década del siglo diecinueve. Gran Bretaña absorbió la mayor parte de las exportaciones de la región, y la información de Halperín sobre las importaciones británicas desde Argentina (para los años en los cuales falta otra información, 1814-1818) parece demostrar un incremento en las exportaciones del Río de la Plata a Gran Bretaña. En 1814 su valor sumó 476.653 libras esterlinas y, en 1818, 730.908 libras esterlinas (un incremento del 53% a lo largo de un período de cuatro años, o un incremento del 11% anual) (Halperin Donghi 1972: 117). Esto le da a la segunda década del siglo diecinueve una apariencia más favorable, al igual que lo hace el incremento en el precio del ganado al cual se refiere Burgin (de 3 pesos por cabeza en 1803-1808 a 9.6 pesos por cabeza en 1819) (Burgin 1946: 30).

Desde la década de 1820 hasta la década de 1840, las exportaciones parecen haber estado casi estancadas. Se registran fuertes variaciones en algunos de estos años, pero las mismas se deben a la interrupción de las exportaciones durante el bloqueo, y a un aumento desproporcionado de las mismas, a causa de la acumulación de stock, cuando se reabrió el puerto. La información de Jonathan Brown (Cuadro 2) demuestra un incremento importante en la exportación de tasajo, lana y sebo de Buenos Aires entre 1820 y 1830, y un marcado incremento en la exportación de cuero entre 1840 y 1850.

No obstante, debido al declive de precios, al menos hasta la década de 1840 los valores de las exportaciones no podrían haber aumentado de manera significativa. Estos no fueron años normales. Durante los años del bloqueo prácticamente no hubo actividad; en los años siguientes la acumulación de stock fue desalojada rápidamente. La misma información de Brown sobre la actividad en el puerto de Buenos Aires parece indicar que no hubo ningún incremento en el número de barcos que entraron al puerto entre 1820 y la década de 1830. Tal incremento tuvo lugar entre 1830 y 1840; y otro aún mayor ocurrió entre 1840 y 1850 (Brown 1979: 75).

## **Cría extensiva de ganado**

En esta época el Río de la Plata tenía abundantes tierras potencialmente disponibles, al menos en relación a su población. En realidad, la tierra era menos abundante de lo que se cree ya que la frontera estaba muy cerca de la costa del Río de la Plata. Antes de 1820 las provincias costeras y la Banda Oriental tenían tierras abundantes y seguras para criar ganado. Con la expansión sucesiva de la frontera realizada por Vértiz, Martín Rodríguez y Rosas entre fines del siglo dieciocho y 1833, la provincia de Buenos Aires llegó a incluir aproximadamente 10 millones de hectáreas, una gran extensión en vista de una población tan escasa. Por otro lado, esta colonia carente de minería sufrió de una aguda falta de moneda sumada a que el transporte era difícil, costoso, e ineficaz. Bajo estas circunstancias, los productores en busca de fuentes de ingreso fijas, se especializaron en un tipo de producción que requería de abundantes tierras pero de cantidades pequeñas de capital y de mano de obra. La cría de ganado para la comercialización de cueros, que se convirtieron en el producto principal del patrón tradicional de exportación, fue entonces una respuesta a la disponibilidad inicial de recursos (Baldwin 1946).

Inicialmente los animales vagaban salvajes, subsistiendo de las praderas naturales. Los gauchos los mataban ya que consumían su carne -virtualmente el único artículo en el Río de la Plata de la época. Solamente los cueros se enviaban al mercado.

Más tarde, se desarrolló un cierto procesamiento; la carne era secada con sal para preservarla con el fin de exportarla para ser consumida por esclavos en Brasil, Cuba y los Estados Unidos. No había mercado para el cuero dentro de Argentina, ya que la población no era lo suficientemente grande para crear una demanda que hubiera servido como incentivo para la inversión en la industria de cueros. En países más desarrollados existía este tipo de demanda, y la producción de cuero encontró un mercado.

Las características del mercado eran diferentes en las zonas más antiguas y colonizadas del Noroeste, donde la producción durante los siglos XVI y XVII se había orientado hacia el Alto Perú y en cierto grado hacia los mercados chilenos. Desde el Noroeste era casi imposible acceder a los mercados extranjeros debido a las grandes distancias que los separaban de los puertos, al costo del transporte, y a las características físicas del área, menos apropiada para la cría extensiva de ganado. Por otro lado, el Noroeste tenía una densidad de población relativamente más alta, con sus antiguos poblados indígenas dedicados al cultivo agrícola y a la artesanía (González y Pérez 1972). La existencia de una fuente importante de riqueza -la plata del Alto Perú- había promovido el desarrollo de varias actividades económicas a lo largo de la ruta comercial altoperuana (Jujuy, Salta, Tucumán, Córdoba) por más de dos siglos. Estas actividades suministraron ganado en pie y otras provisiones a viajeros y comerciantes. Asimismo, se desarrollaron poblados alrededor de lo que primero fueron marcas y puntos de descanso a lo largo del camino. Convirtiéndose luego en postas que dividían los largos tramos de un viaje que recorría miles de kilómetros a lo largo del cual florecía un comercio interregional activo.

Las áreas más antiguas del Noroeste Argentino entraron en un período de crisis cuando la guerra les cortó su acceso a los mercados peruanos, y cuando se encontraron incapaces de competir con los productos extranjeros que entraban al país por Buenos Aires. Su declive, sin embargo, fue menos drástico de lo que previamente se ha pensado. Las guerras civiles y el aislamiento permitieron a la producción del Noroeste mantener algunos de sus mercados locales, y hasta cierto punto, regionales. Estos fueron protegidos de los productos extranjeros por el alto costo del transporte y por la inseguridad general que se prolongó por varias décadas después de la independencia. Durante esas décadas, viejas rutas y contactos comerciales fueron restablecidos, y la producción se reorientó hacia mercados que habían sido importantes en períodos anteriores: hacia Cuyo, por ejemplo, con la exportación de ganado a Chile, y hacia una reanudación del comercio con Bolivia (Halperin Donghi 1972).

Aunque el desarrollo del Noroeste Argentino en los años de independencia está más allá del alcance de este capítulo, debemos señalar que la producción agropecuaria limitada y la producción artesanal primitiva que existía en el Noroeste tradicional hubiera creado solamente un pequeño superávit económico. Sería impreciso describir a la región como una economía de subsistencia, pero hubieran sido necesarios cambios tecnológicos o una asignación de recursos diferente para efectuar un incremento importante de riqueza. La producción agropecuaria o artesanal en el Noroeste Argentino hubiera requerido de una mayor entrada de mano de obra o de capital, ya que ambos eran recursos escasos. Sin embargo, la economía del Litoral basada en el cuero era intensiva en el uso de un recurso abundante: la tierra. La posibilidad de obtener y acumular un superávit era completamente diferente en las dos regiones. Los nuevos usos de espacio y la preeminencia de la región costera de Buenos Aires correspondía, entonces, a un ajuste en la relación entre los recursos existentes y las posibilidades de intercambio. Este ajuste, que favorecía a la región costera, también introdujo cambios estructurales en la vida política y económica de la nación que hicieron que estas ventajas perduraran.

Por lo tanto, lo que definió los inicios económicos de la Argentina del siglo diecinueve fue la creciente importancia del Litoral en la economía de exportaciones agropecuarias.

## El Territorio

El territorio del país efectivamente ocupado después de la independencia estaba constituido por el antiguo Noroeste (Salta, Jujuy, Tucumán, Córdoba, La Rioja y Catamarca), la Mesopotamia, la zona norte, y las provincias de Cuyo y Buenos Aires incluyendo la recientemente conquistada área al sur del Río Salado, Entre Ríos, Santa Fe y Corrientes.<sup>3</sup> En 1833 Rosas inició la Campaña del Desierto, que resultó en la extensión de la frontera a Bahía Blanca y la Patagonia (Randle 1969: 11). En el Noroeste esta frontera terminaba en el Río Salado. El clima era tropical en el Norte y templado en el Centro, el cual constituía en ese entonces la zona más poblada.<sup>4</sup> La región húmeda de pasturas estaba básicamente en el área de Entre Ríos, Santa Fe, y las nuevas tierras de la provincia de Buenos Aires. La cría de ganado en Cuyo y en la zona central abastecía a Chile y a los mercados regionales. Las viejas rutas unían a Buenos Aires, el Alto Perú y Cuyo a través de La Carlota y Río Cuarto, eventualmente conectando con Chile. Los ríos Uruguay y Paraná eran los cursos fluviales principales que unían el Litoral Mesopotámico con el Río de la Plata. Aunque los barcos se arriesgaban al cruce del Atlántico Sur hacia Europa, lo hacían con poca frecuencia; cada cruce tardaba de cinco a seis semanas.<sup>5</sup>

## La población

En la segunda mitad del siglo diecisiete la población del territorio argentino se calculaba en 297.797 habitantes; descompuesta por región, el Noroeste contaba con 99.000 (33%) del total; la región del Chaco con 116.000 (39%); Mesopotamia con 28.000 (9%) y las provincias de Cuyo con 12.000 (Aparicio 1961: 57).

En la segunda mitad del siglo dieciocho la población era de 381.908. Buenos Aires y Santa Fe tenían 50.000 habitantes (13%); las provincias del Noroeste tenían 99.000 (26%); y las provincias de Cuyo tenían 26.000 (Aparicio 1961: 60).

A principios del siglo diecinueve la población se calculaba en 300.000 habitantes. Aproximadamente 100.000 habitantes vivían en el Noreste; 115.000 en el Chaco; 27.000 en la Mesopotamia; 12.000 en Cuyo; y 10.000 en la Patagonia.

Los cambios demográficos principales que ocurrían a nivel regional entre 1809 y 1869 se encuentran resumidos en el Cuadro 3. Aquí sólo se describirán los cambios principales durante el período de independencia hasta la organización nacional. La importancia del área original de asentamientos (el Centro-Noroeste), que sostenía más de la mitad de la población a principios de siglo, es notable. Al mismo tiempo, el litoral de Buenos Aires, que incrementaba su población por primera vez desde fines del siglo dieciocho, constituiría un porcentaje mucho menor de la población total si se excluyera a la provincia de Buenos Aires (10.6%). Las provincias de Cuyo,

---

<sup>3</sup> La frontera recomendada por el teniente Bctbeze en 1779 y aprobada por el virrey Vértiz en 1782. Ver Levene (1952).

<sup>4</sup> **Censo general de la provincia de Buenos Aires, 1881**, Buenos Aires, Imprenta de El Diario, 1883; y **Segundo censo de la República Argentina, 1895**, Buenos Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898.

<sup>5</sup> De acuerdo a Johan Jakob von Tschudi, **Reisen durch Sudamerika**, Leipzig, 1866, en 1857 un viaje desde Hamburgo hasta Río de Janeiro duraba un mes y seis días.

unidas a Chile por el comercio, también eran importantes. En 1869, los cambios promoviendo al litoral de Buenos Aires, con 48.7% de la población, aparecen claramente. El declive del interior, el Centro-Noroeste, fue importante pero no drástico.

Para 1869 la población en la región de Cuyo había disminuido, ya que el comercio con Chile había caído. El comercio revivió pronto después de la llegada del ferrocarril, que definitivamente conectó el área con los mercados centrales y costeros, creando así un mercado nacional. Los cambios demográficos estaban relacionados con las diferentes economías regionales. La provincia de Buenos Aires y el litoral de la Mesopotamia demostraron el mayor nivel de desarrollo, mientras que las áreas de los antiguos asentamientos crecieron a un paso más lento. No obstante, desde 1820 hasta la caída del gobierno de Rosas el litoral de la Mesopotamia (Entre Ríos y Santa Fe) quedó rezagado en relación a Buenos Aires, aunque estas áreas se encontraban en una posición similar para dedicar sus recursos al comercio basado en exportaciones. La proporción representada por la población de Santa Fe en la población total del país disminuyó de 3.2% en 1809 a 2.1% en 1849. Esta disminución en población no ocurrió ni en Corrientes ni Entre Ríos, provincias cuyas poblaciones formaban porcentajes crecientes del total nacional desde 1810 en adelante. Entre 1849 y 1859 el crecimiento más rápido ocurrió en las provincias del Litoral rioverdeño (Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe), donde la población aumentó en un 32% sobrepasando el aumento del 22% que experimentó Buenos Aires.

La cría de ganado requería poca mano de obra y consecuentemente poca población. Por lo tanto, los centros urbanos no aparecieron en las zonas ganaderas y la pampa se mantuvo casi despoblada. El contacto humano era limitado, y los centros urbanos se ubicaban al final de las rutas comerciales, a lo largo de los ríos, donde se establecieron puertos para enviar los cueros. Por lo tanto, la cría extensiva del ganado impidió el crecimiento de la vida urbana. Después de la independencia, en contraste con el período colonial, se formaron relativamente pocos pueblos en la provincia de Buenos Aires (Halperin Donghi 1973: 85). Aunque la cantidad de tierras y la población aumentaron después de la independencia, no hubo un crecimiento paralelo de los centros urbanos. Como consecuencia del carácter estacional de la cría de ganado y de un sistema familiar inestable, lo que se desarrolló fue una sociedad escasamente poblada y seminómada. Debido a que la cría de ganado requería una fuerza de trabajo tan pequeña, la distribución de ingresos no era equitativa. El patrón local de estratificación social se caracterizaba por un pequeño grupo superior y un pequeño grupo inferior. No era una sociedad próspera, y los gustos, costumbres y hábitos de los poderosos terratenientes no diferían mucho de aquellos de las clases bajas. Únicamente en los centros urbanos se desarrollaron estilos de vida diferentes, pero el Río de la Plata nunca conoció el esplendor de la vida urbana altoperuana.

## **El modelo de la cría extensiva de ganado**

Entre la segunda mitad del siglo dieciocho y la primera mitad del siglo diecinueve, ocurrieron cambios importantes en la vida económica del Río de la Plata. En períodos anteriores la economía se había orientado hacia la minería de plata, el aprovisionamiento de los centros mineros, y el transporte de plata a lo largo de la larga ruta que llevaba a los puertos y de ahí a España. Ahora, la producción de cueros se convertía en la actividad económica principal.

Numerosos factores se encuentran detrás de la transición de la minería a la ganadería. El más importante de éstos fue el declive de la producción de plata y la separación del Alto Perú de las provincias recientemente independizadas. Otro factor fue el rápido crecimiento del ganado, que podía reproducirse en cantidades casi ilimitadas en las vastas e inhabitadas pampas. Dados

los recursos existentes -las tierras abundantes, el escaso capital y la también escasa mano de obra-, el crecimiento guiado por las exportaciones no resultó de una negligencia deliberada hacia el mercado doméstico sino de la inhabilidad del mismo para absorber el excedente. El problema no se trataba de la distribución de recursos entre los mercados domésticos y extranjeros sino de un excedente que el mercado interno no podía absorber (Myint 1958).

Los recursos existentes en las áreas costeras de Argentina determinaban el carácter tecnológico de la producción (intensivo en tierra, pero no en capital ni en mano de obra), y esto tenía ciertas consecuencias económicas (Baldwin 1946). La producción de un producto principal único como el cuero no tenía antecedentes. En vista de su escasa demanda de mano de obra, el ingreso correspondiente generado por las exportaciones también era mínimo. Con pocos trabajadores instalados, no había demanda para servicios ni provisiones, y por lo tanto no se formaron pueblos rurales. Por las mismas razones no había una fuerte demanda de comida o vestimenta, y no existía ningún incentivo para invertir en industrias que pudieran cumplir con dicha demanda.

Además, ni la escasa población ni el comercio de cueros justificaban inversiones importantes en caminos o transportes. La tecnología fundamental de la producción de este producto principal no promovía otras actividades. Por lo tanto, los efectos económicos del ingreso generado por las exportaciones de este producto fueron pequeños.

Cuatro décadas después de la independencia, el volumen de exportaciones no había mostrado una variación importante, salvo en algunos años en particular. Con la excepción de la expansión de la frontera en Buenos Aires, no aparecieron nuevos centros urbanos ni redes de transporte. Este estancamiento relativo fue agudizado por conflictos internos y por bloqueos externos. Ni el orden establecido por Rosas logró mejorar el panorama de la economía argentina.

## **II. De la Confederación a la Organización Nacional (1850-1880)**

### **Cambios en la producción**

A raíz de cambios importantes producidos en la producción agropecuaria, las exportaciones aumentaron notablemente entre 1850 y 1880. Mientras que el valor de las exportaciones solamente sumó 11.3 pesos oro en 1850 (Mulhall 1892: 43), para 1875 había aumentado a 67 millones de pesos oro, un aumento de 492% en veinticinco años, o 7.4% anual (Cortés Conde y otros s/f).<sup>6</sup> Mulhall (1892: 43) propone un valor de 50.3 millones de pesos oro para las exportaciones en 1873, representando un aumento de 345% o un índice anual de 6.7% desde el año 1850. Si uno comienza en 1865 en lugar de partir de la baja base de los comienzos de la década de 1850, el índice de crecimiento fue 10.8% anual hasta 1873 (de 22.1 millones a 50.3 millones de pesos oro). Esta expansión fue simplemente el resultado de un aumento en las exportaciones de bienes previamente producidos; también fue una respuesta a la aparición de nuevos productos y por lo tanto representó un cambio en la composición de las exportaciones. Los cueros, que hasta 1850 representaban 60% de las exportaciones, para 1877 habían pasado a constituir sólo un 20%. La producción de lana aumentó, y hasta fines de la década de 1840 las exportaciones de sebo y grasas también se incrementaron. Este hecho se hizo evidente en la diferente composición de las exportaciones (véase Cuadro 5).

<sup>6</sup> Estas cifras no son las publicadas en los *Anuarios*, sino los datos revisados publicados en Cortés Conde y otros (s/f).

Un declive relativo en la exportación de cueros no implicó una caída en las exportaciones totales. La producción de cuero permaneció en los niveles anteriores, pero fue contrarrestado por una fuerte expansión en la producción de lana. Este también fue el patrón en el crecimiento diferencial del stock de ganado vacuno y ovino (Gibson 1909) (véase Cuadro 4).

Una variedad de factores dio forma a los cambios en la producción agropecuaria y en la composición de las exportaciones. Hubo un ajuste gradual en los requisitos técnicos de la producción de lana, ya que ésta última requirió de mayores cuidados de lo que había demandado la producción de cuero. La oveja criolla, que había sido utilizada únicamente por su cuero, fue reemplazada por una mezcla de razas como *rambouillet* y *negrotti* que eran criadas por su lana. Al principio la cría de ganado ovino sufrió una fuerte desaprobación. A los criollos no les gustaba su carne, y en general las ovejas no ofrecían nada de valor. Estos animales requerían de más trabajo, pero sus cueros no eran ni tan útiles ni tan valiosos como las del ganado vacuno debido a su pequeño tamaño. Cuando llegaban a haber demasiadas ovejas criollas en las áreas costeras, simplemente eran echadas al mar para evitar el trabajo de matarlas. No obstante, para fines de la década de 1840, se criaban ovejas por su sebo, aunque no hubo una expansión dramática en la cría de ovejas hasta 1850. Las primeras exportaciones de lana comenzaron en 1850, probablemente estimuladas por la demanda insatisfecha por la caída de la producción rusa a causa de la Guerra de Crimea. A comienzos de la década de 1860, la lana argentina empezó a llegar a los mercados europeos de forma regular y sostenida. La Guerra Civil Norteamericana interrumpió la oferta de algodón a Europa, y los manufactureros clamaban por lana, especialmente para su uso en una nueva combinación de lana y algodón. Australia se convirtió en el proveedor principal de lana para los mercados británicos, y después de 1869 Argentina se transformó en el proveedor principal del mercado francés.

La producción de lana aumentó no solamente como respuesta a un incremento en la demanda, sino también a causa de los cambios en la oferta. Primero, la estabilidad jurídica y política contribuyeron al desarrollo de actividades productivas que requerían de mayores inversiones de capital y mano de obra. Segundo, la mano de obra estaba disponible. Mientras que una estancia dedicada a la cría de ganado bovino de 10.000 hectáreas solamente necesitaba de un mayordomo y dos peones, una explotación de dos leguas cuadradas (5.400 hectáreas) dedicada a la cría de ganado ovino requería de quince pastores trabajando en equipos. El ganado vacuno demandaba menos cuidado; las ovejas, especialmente cuando son criadas por su lana, necesitan mucho más cuidado para asegurar la uniformidad y calidad de la lana.

En las explotaciones dedicadas a la cría de ganado ovino se desarrolló cierto tipo de producción destinada a evitar el gasto en jornales. En general, la persona que cuidaba a los rebaños recibía un tercio de su producción como remuneración. Esto era posible porque la cría de ovinos era relativamente más lucrativa que la cría de ganado vacuno. En cuanto al ganado vacuno, se utilizaban sus cueros pero la carne se utilizaba únicamente para saladeros y consumo doméstico. Con las ovejas, la lana se exportaba al igual que los cueros. Mulhall estima que en 1877 un rebaño de ovejas debidamente cuidado podía fácilmente proveer un ingreso de 80%-100% al año. También agrega que "El incremento de gastos había derribado la estimación de 60/70%" (1892: 11).

Este desplazamiento del ganado vacuno no significó un declive en términos absolutos. El ganado fue reubicado en tierras menos fértiles, dejando las mejores áreas de pasturas para las ovejas. La expansión de la frontera en la década de 1870 presentó la condición final para el crecimiento triunfal del ganado ovino.

Las mercancías agropecuarias también lograron avances importantes como exportaciones, aunque nunca llegaron al nivel de importancia de las exportaciones de cueros. La cantidad de

tierra bajo cultivo creció de 15.000 hectáreas en 1850 a 344.000 hectáreas en 1874 y a 1.730.000 hectáreas en 1884 (véase Cuadro 6).

## **Exportaciones, importaciones, deuda pública, gastos del estado y la crisis de 1874**

Estudios previos, especialmente hechos por este autor, muestran que las exportaciones fueron subvaluadas significativamente, pero las estadísticas oficiales posteriores a 1868 revelan un balance de déficits comerciales en aumento. El valor de las importaciones subió de 23 millones de pesos oro en 1864 a 49 millones de pesos oro en 1870 y a 73 millones de pesos oro en 1873. El valor de las exportaciones, sin embargo, según números oficiales, ascendió de 22.4 millones de pesos oro en 1864 a solamente 30 millones de pesos oro en 1870 y 47 millones de pesos oro en 1873.

En caso de que la misma subvaluación verificada en las exportaciones existiera en las importaciones, el error no sería muy importante. Sin embargo, si los valores oficiales de importaciones estuvieran más cercanos a los precios de mercado, los resultados se verían afectados y el déficit de comercio real sería considerablemente más bajo. Al presente no es posible establecer la dimensión de este déficit, que de todas formas era muy importante. Los créditos extranjeros permitieron el mantenimiento de altos niveles de importación cuando no se podía contar con un excedente de exportación suficiente para cubrir las necesidades capitales del país. Por ejemplo, en 1870 los créditos para obras públicas representaron recibos por 6 millones de libras esterlinas o 30 millones de pesos duros (pesos duros = peso fuerte; ver apéndice 1 para equivalentes monetarios), una suma muy considerable en relación con el volumen de las exportaciones, que se ubicaban entre los 50 y 70 millones de pesos fuertes.<sup>7</sup>

Cuando terminó la guerra con Paraguay, el gobierno argentino tomó a su cargo la construcción de importantes proyectos de obras públicas, entre ellas la construcción de vías férreas en remotas áreas del interior. Pero, el gobierno aún debía pagar las deudas contraídas para financiar la guerra. En 1870 el gobierno argentino autorizó la negociación de un crédito por 30 millones de pesos fuertes. Se ofrecieron bonos al 6% de interés al 88½ en 1871, pero sólo representaron una entrada de 2.222.400 de libras esterlinas (más de 11 millones de pesos fuertes). Se otorgaron créditos directos por un millón de libras de esta suma a los contratistas del ferrocarril. El resto fue depositado a interés en bancos oficiales para el posterior uso de aquellos sin oportunidades de invertir inmediatamente. Esta disponibilidad de fondos resultó en una fuerte expansión crediticia y monetaria, que a su vez promovió la demanda pública y privada de importaciones (que se elevaron de 23,1 millones de pesos oro en 1864 a 73,4 millones de pesos oro en 1873). Después de la crisis europea en 1873, el flujo entrante de capital del extranjero fue interrumpido. Consecuentemente, las importaciones cayeron y también cayó la entrada del estado (de 20,0 millones de pesos fuertes en 1873 a 13,6 millones de pesos fuertes en 1875), ya que una gran proporción de fondos (cerca del 90%) provenía de cobros de aduana.

Urgido por la necesidad de fondos, el gobierno retiró sus depósitos de los bancos, provocando una crisis en el sector privado. Los gastos totales en 1874 llegaron a 29,7 millones de pesos fuertes con un déficit de 13,8 millones de pesos fuertes.<sup>8</sup> Sin embargo, era imposible recortar gastos militares a causa del levantamiento de López Jordán en Entre Ríos.

<sup>7</sup> Cortés Conde y otros (s/f) proporciona las cifras de exportaciones para los años 1864, 1870 y 1873.

<sup>8</sup> Extracto estadístico de la República Argentina correspondiente al año 1915, Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1916. Los pesos oro y los pesos fuertes son casi equivalentes (ver Apéndice 1 al final). En la fuente las importaciones y las exportaciones están expresadas en pesos oro e ingresos y egresos en pesos fuertes.

Enfrentado con esta grave situación, el gobierno de Avellaneda adoptó medidas de la más severa ortodoxia. Entre 1873 y 1876 los gastos de estado fueron reducidos de 31 millones de pesos fuertes a 22,2 millones de pesos fuertes (30% en tres años) y los salarios de los trabajadores públicos fueron nominalmente reducidos en un 15%. Las importaciones cayeron de 73 millones de pesos oro en 1873 a 36 millones de pesos oro en 1876 equilibrando el comercio exitosamente. Los impuestos de importación fueron aumentados de un 25% a un 30%, mientras que la carga de impuestos de exportación fue reducida de un 6% a un 3%. Dado que las exportaciones estaban subvaluadas por razones impositivas, la carga efectiva era aún menor.

Argentina emergió de las guerras civiles con una situación monetaria confusa. Además de las libras esterlinas usadas en el comercio internacional, los pesos plata también habían prevaletido desde los tiempos coloniales y eran cotizados a 16 por cada peso oro (como especificaba la Ley de 1881). Su abundancia y fluctuación dependía de la situación del mercado. La provincia de Buenos Aires usaba un peso papel que originalmente había tenido paridad con el peso plata pero había sido devaluado con el tiempo, tanto que en 1862, 25 pesos papel equivalían a un peso plata.

En el punto máximo de la crisis, el gobierno pidió un crédito de diez millones de pesos al Banco de la Provincia de Buenos Aires que en ese tiempo estaba autorizado a emitir moneda corriente por la misma suma. El retiro de los depósitos del estado de los bancos resultó en una fuerte contracción del crédito y, por tanto, de la provisión monetaria. Cuando el gobierno no tuvo más fondos tuvo que recurrir al Banco de la Provincia de Buenos Aires por un crédito, colocándose así en una posición embarazosa y haciendo así aún más difícil el manejo de la crisis. Una fuerte ley proteccionista fue aprobada en 1876 para resolver el problema del sector privado y para reducir la presión sobre las importaciones. De todas formas, no redujo la presión sobre el oro. El Banco Nación exigió intervención del gobierno cuando sus propios depositantes quisieron convertir sus depósitos de papel a oro. El estado intervino en 1876, decretando la inconvertibilidad del peso y salvando al banco de la bancarrota. Esta medida aceleró la devaluación del peso papel. Su valor decayó de 25 pesos a 1 peso fuerte, a 32,20 pesos por 1 peso fuerte en 1879 (un declive del 28%, que, al ser revaluado en 1881, se transformó en 27%). La devaluación del peso papel aumentó el precio de las importaciones y redujo su volumen, y luego de 1876 condujo a un cierto alivio en el equilibrio comercial. El valor de las importaciones aumentó hasta 1873, luego decayó y se mantuvo más o menos estable a partir de 1876 adelante aunque detrás de las exportaciones. Sin embargo, de acuerdo con los valores oficiales corregidos, las exportaciones no mostraron un aumento importante durante esa década. Fueron estimadas en 40 o 50 millones de pesos fuertes de acuerdo con los datos oficiales; 50 o 60 millones de pesos fuertes de acuerdo con los datos correctos. La crisis del sector extranjero fue resuelta por medio de una fuerte caída en la demanda de importaciones, no por una rápida expansión de las exportaciones.<sup>9</sup>

La primera crisis del desarrollo argentino (1873-1876) fue el resultado de las dos siguientes circunstancias: la diferencia entre el nivel de importaciones y exportaciones y la diferencia entre los gastos y las entradas del estado. Un déficit de "equilibrio comercial" que no podía ser resuelto con nuevos créditos obligó al estado a reducir sus importaciones, lo que significó una reducción en su propio ingreso a través de la caída de los impuestos a las importaciones. En vista de la estructura fiscal del período, era mayormente el estado el que soportaba el golpe de su propio programa ortodoxo, ya que no tenía ninguna fuente alternativa de ingresos. Aún cuando los

---

<sup>9</sup> La devaluación en la década de 1890 fue menor y por un período corto.

recursos del estado estaban siendo reducidos, debía continuar pagando la deuda; estos pagos no podían ser disminuidos en la misma forma que las importaciones. Entonces, el subdesarrollo de los sistemas bancarios y monetarios agravó la situación. Más aún el gobierno debía pagar deudas con el extranjero en oro, mientras recibía su propio ingreso en pesos papel.

Como resultado de la introducción de tarifas proteccionistas, así como también de restricciones al crédito y reducciones en el presupuesto, las importaciones fueron reducidas. No se tomaron medidas adicionales luego de la devaluación y el aumento de tarifas; las exportaciones no subieron y sus precios se mantuvieron bajos. Luego de 1876 no se importó más trigo; se exportaron 21 toneladas en 1876, 26 toneladas en 1899, y 1.000 toneladas en 1890.

## **Redes de transporte: el ferrocarril y la navegación de los ríos**

La producción de lana y la creciente producción agrícola en Santa Fe y en la parte norte de la provincia de Buenos Aires requerían de mayor cantidad de mano de obra de la que había requerido la producción de cueros de ganado. Al mismo tiempo se necesitaban redes de transporte para hacer que la cría de ovejas y la agricultura fueran rentables. Los proyectos del ferrocarril fueron desarrollados cuando los primeros inmigrantes llegaron a Argentina. Estos proyectos tempranos no estaban orientados al puerto de Buenos Aires, sino al interior y al oeste del país.

El primer ferrocarril fue el Ferrocarril Oeste, que fue inaugurado en 1857; recorría 160 km hasta Chivilcoy. Otras líneas incluían el Ferrocarril Sud, que llegaba a Bahía Blanca en 1865; y el Ferrocarril Central Argentino, que unía Córdoba, Rosario y Tucumán en 1876. La región pacífica estaba cubierta por el Ferrocarril Andino, que conectaba Cuyo (San Luis, Mendoza y San Juan) al Central Argentino. Esta línea fue inaugurada en 1873 y luego se unió con el Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico. El crecimiento de las redes del ferrocarril, el incremento en tráfico y en pasajeros y en carga y el aumento de la inmigración que resolvería la crónica escasez de mano de obra pueden ser vistas en el Cuadro 7. Sin embargo, vale la pena enfatizar que aún antes del desarrollo de los ferrocarriles y luego en conjunción con el este, el servicio de correos, las mensajerías y el comercio a lo largo de los ríos estaban atravesando un dramático desarrollo. En 1854 fue creada la Mensajería Nacional y el Servicio de Vapor para transportar correspondencia y pasajeros de y hacia las principales ciudades de la confederación. Las mensajerías redujeron notablemente la extensión de los viajes. En lugar de los dos o tres meses que se necesitaban para cruzar el territorio argentino en tren o a caballo, uno podía ahora viajar de Rosario a Córdoba en tres días, de Córdoba a Santiago, y de Tucumán a Salta, en seis; y de Rosario a San Juan en doce. Mientras el ferrocarril unía las ciudades, las líneas de mensajería eran un elemento esencial en unir las estaciones de ferrocarril con villas remotas. Alrededor de 1895 había 179 líneas de mensajería con 460 coches y 1.289 empleados.<sup>10</sup> Además de los ferrocarriles—que son mencionados por la mayoría de los especialistas en el período—y las mensajerías, el factor más importante en el desarrollo comercial era el transporte fluvial. Los ferrocarriles terminaban en los puertos de los ríos, y de ahí la mercadería era enviada al extranjero.

Si comparamos el volumen de la mercadería transportada por ferrocarril con la transportada por navíos que salían o navegaban hacia Buenos Aires, se nota un incremento sustantivo hacia 1880 (véanse Cuadros 7 y 8). Hasta 1865 el volumen de carga que llegaba a Buenos Aires por barco del interior era más grande que aquel transportado por ferrocarril. Además de llevar lana,

---

<sup>10</sup> Ver Segundo censo de la República Argentina, 1895, vol. 3, pp. CLVIII- XLIX.

cereales y forraje a zonas urbanas desde los nuevos centros agrícolas de Santa Fe y Córdoba, el comercio por río también incluía lana de la provincia de Córdoba. Por un tiempo la red del Río Paraná-Río de la Plata absorbió una considerable porción del comercio doméstico. Sólo más tarde fue desplazada por los ferrocarriles, que lograron unir los puertos y no solamente las ciudades del interior, como en el caso de Rosario y Buenos Aires. Sin embargo, el comercio fluvial nunca alcanzó la dimensión del comercio de exportación. Para 1880, 220.000 toneladas de carga fluvial pasaron a través del puerto de Buenos Aires, en comparación con 700.000 toneladas de carga enviadas por barco al extranjero.<sup>11</sup>

El desarrollo de nuevas redes de transporte permitió un desarrollo regional diferencial. La mano de obra se trasladó a zonas de mayor desarrollo relativo, y a áreas donde la producción era más intensa en lo que a mano de obra se refería. El récord de crecimiento de población de cada provincia sugiere su relativo desarrollo. Debe tenerse presente que la especialización en agricultura requiere grandes cantidades de mano de obra. Esto no implica, sin embargo, que la riqueza creciera a paso más lento en áreas criadoras de ganado. Los récords de población son simplemente indicadores útiles en ausencia de otros datos sobre el producto bruto interno. Otros importantes indicadores de crecimiento son las migraciones de mano de obra internas e internacionales. En 1869 la migración tuvo su mayor impacto sobre la provincia de Buenos Aires. Luego de examinar los datos sobre residencia compilados por inmigrantes en la ciudad y provincia de Buenos Aires en el censo nacional de 1895, podemos suponer que una importante proporción de los inmigrantes que llegaban permanecieron en la ciudad portuaria en 1869. Es un hecho conocido que los inmigrantes recién llegados tendían a quedarse inicialmente en el puerto de llegada antes de trasladarse a áreas más remotas. En 1869 esto puede haberse debido al todavía limitado desarrollo agrícola de Argentina y la corta extensión de los ferrocarriles. En Santa Fe, donde los inmigrantes iban luego a escribir la historia de la colonización y ser el principal factor detrás del fabuloso desarrollo de la producción de granos, la mayor parte de la población no nativa de la provincia no era extranjera sino más bien inmigrantes de otras provincias (30% de la población de la provincia había nacido en otras provincias y sólo 16% eran extranjeros). En Entre Ríos el 12% de los habitantes eran nativos de otras provincias. La provincia de Jujuy era un caso muy especial; allí apareció una muy pequeña población conjuntamente con el desarrollo del cultivo de la caña de azúcar.

Además de Buenos Aires las provincias que recibieron el más alto porcentaje de extranjeros fueron Santa Fe, Entre Ríos y Mendoza.

## La población en 1869-1895

Los cambios en la estructura de producción y un crecimiento regional diferencial se tradujeron entre 1869 y 1895 en desplazamientos de población de áreas que “empujaban” a áreas que “tiraban”. La mayoría de los argentinos nativos fue atraída a la recientemente poblada

<sup>11</sup> El movimiento de cargas por el puerto de Buenos Aires en 1880 fue el siguiente:

	Toneladas
Ultramar	733.755
Cabotaje	201.485
Total	935.240

Los datos provienen de Ernesto Tornquist (1919: 190-191).

La Pampa. Le siguió Jujuy, luego la Capital Federal, Tucumán, Santa Fe, Mendoza y Salta. Los inmigrantes extranjeros representaban una proporción más alta de la población en la Capital Federal, Santa Fe, Buenos Aires, Entre Ríos y Mendoza.

## **Economía política: el rol del estado**

El estado nacional era en exceso débil y crónicamente escaso de recursos hasta 1880. Un 80% de sus fondos provenían de cobros de aduana, los cuales no se transformaron en fondos federales hasta 1862; antes de ese año habían pertenecido exclusivamente a la provincia de Buenos Aires.

Hasta 1881 no existía una única moneda nacional. Aún después de esa fecha, aunque el gobierno federal garantizó su emisión, el Banco Nación y el Banco de la Provincia de Buenos Aires eran responsables de la emisión de moneda. Luego de 1885 los así llamados bancos garantidos fueron también autorizados a emitir moneda nacional.

Hasta 1870 los gastos anuales promedio del gobierno federal excedían los 20 millones de pesos oro. Además, el monto reunido era menor que el gastado. Esta diferencia continuó hasta finales de siglo y causó un estado crónico de endeudamiento. Los gastos aumentaron considerablemente durante la presidencia de Sarmiento; de 16.7 millones de pesos fuertes en 1868 se elevaron a 29 millones de pesos fuertes en 1874. Los ingresos, por otro lado, se elevaron solamente de 12.4 millones a 16 millones de pesos fuertes, siendo la diferencia la principal razón detrás de la crisis de 1874. Avellaneda, que sucedió a Sarmiento, hizo un tremendo esfuerzo para contener los gastos y balancear el presupuesto. Finalizó su mandato con un nivel de gastos de 26.9 millones de pesos fuertes, menos que al finalizar la presidencia de Sarmiento y con 19.6 millones de pesos fuertes en ingresos. A pesar de que los ingresos eran mayores que a fines del mandato de Sarmiento, todavía no alcanzaban el nivel de los gastos.

Argentina fue atrapada en una situación muy particular. El gobierno negoció préstamos que proveyeron fondos para proyectos de obras públicas que de otra forma no se podrían haber construido. Una parte importante de esta entrada se gastó en productos importados, ya que el país no producía bienes de capital. Esto significaba un aumento en las importaciones que no podía ser compensado inmediatamente por un aumento similar en las exportaciones. Luego de 1874 el estado del mercado mundial hizo la situación de Argentina más difícil. Los precios internacionales en declive significaban que los volúmenes de exportación incrementados no se traducían en correspondientes aumentos de valor. Para pagar las deudas contraídas por préstamos el gobierno contaba con los cobros de aduana, especialmente aquellos derivados de las importaciones. La balanza de pagos fue negativa cuando los pagos financieros —una combinación de interés y amortización sobre los préstamos— vencieron, y cuando las importaciones no estuvieron equilibradas con el valor de las exportaciones. Esta balanza de pagos negativa aumentó el precio del oro y la especulación creció con la expectativa de que los precios siguieran subiendo. Ahora, si para pagar sus deudas en el extranjero el gobierno intentaba comprar oro durante un período de alta demanda especulativa por el mismo, simplemente incrementaría la presión de la demanda sobre el precio del oro. Para evitar esta presión y mantener el precio del oro, el gobierno se vio forzado a vender sus reservas. En vista de esta situación, la presión para suspender la convertibilidad era muy fuerte. El gobierno enfrentó alternativas contradictorias: comprar oro para pagar deudas o venderlo para mantener a salvo del peso.

Pero continuar vendiendo oro cuando había reservas limitadas y una fuerte expectativa de devaluación era prácticamente imposible. El gobierno eligió la solución aparentemente más sencilla de declarar la inconvertibilidad del papel moneda. Cuando esto ocurrió, el precio del

oro aumentó y el valor del peso papel cayó, lo que afectó adversamente al gobierno federal ya que sus entradas eran en papel moneda pero tenía que pagar sus deudas en el extranjero en oro. La inconvertibilidad y la concomitante devaluación del papel moneda hicieron las importaciones más caras y así se redujo la demanda. Esto, en realidad, era una de las metas de la política del gobierno. Pero la política tenía efectos contradictorios. Siguiéndola, el gobierno también redujo su propio ingreso, puesto que una parte sustancial del mismo derivaba de los impuestos a las importaciones. Así la entrada fiscal decayó como resultado de la política de reducir importaciones (véase Cuadro 9). Consecuentemente, la política de restricción del gobierno lo condenó a una reducción en sus ingresos y a la imposibilidad práctica de equilibrar su presupuesto. El problema de la deuda externa era un hecho aún más difícil de resolver ahora porque había menos entradas de moneda papel: se necesitaba un volumen mucho más grande para comprar la misma cantidad de oro para cumplir con los pagos de la deuda externa. Para escapar a este círculo vicioso de escasez de ingresos, pedir prestado al extranjero e incapacidad de enfrentar pagos en el largo plazo, el país necesitaba aumentar las exportaciones y obtener más cambio extranjero en oro. El incremento de las exportaciones permitiría al gobierno comprar oro barato y cumplir con sus sobresalientes obligaciones por préstamos. De todas formas, por razones bastante lógicas las exportaciones no alcanzaron con rapidez un volumen suficiente para cubrir los pagos tanto de los servicios de la deuda como de las importaciones.

Argentina estaba en una situación que se repetía a lo largo del siglo. Un período de rápido crecimiento siguió a uno de crisis en el sector externo. La crisis de 1874 difería de aquella de 1890 solamente en que las exportaciones no reaccionaron inmediatamente. En el período anterior la crisis terminó a causa de una fuerte recesión. Durante la crisis de la década de 1890 el sector exportador reaccionó inmediatamente debido al nivel más alto del país en desarrollo de la infraestructura en transporte y crecimiento de la población. Desarrollos similares también responden por la diferencia de respuesta entre la crisis de 1890 y aquellas de períodos más recientes.

### **Población rural: modelos de asentamiento**

El mayor crecimiento de población tuvo lugar en regiones donde la producción requería un gran número de trabajadores. Este hecho fue más notorio en la provincia de Santa Fe que en cualquier otra provincia. Entre 1869 y 1895 la población de Santa Fe creció en un 34.6% superando al resto de las provincias, incluyendo Buenos Aires, donde el índice de crecimiento era sólo del 25.5%. Y la población no estaba ya concentrada en grandes centros urbanos solamente; la gente iba a trabajar a zonas rurales previamente despobladas y causando un fabuloso aumento en la cantidad de tierra cultivada. En 1874 la tierra cultivada había llegado a 500.000 hectáreas; para 1914 había alcanzado 24 millones de hectáreas.

La agricultura requería familias asentadas para trabajar la tierra y exigía una serie de bienes y servicios para proveer a los nuevos centros rurales.<sup>12</sup> Las colonias del primer experimento de Santa Fe fueron asentamientos pioneros de ese tipo; aparecieron otros en Entre Ríos y Córdoba. Cuando se realizó el segundo censo nacional en 1895, había 700 asentamientos semejantes.

---

<sup>12</sup> Un estudio de los nuevos modelos de regionalización en la provincia de Buenos Aires puede verse en San Román (1979).

### III. La formación de la Argentina moderna (1880-1910)

#### La década de 1880: las inversiones, el comercio exterior y la deuda pública

Aunque la década de 1880 es conocida como la década del gran boom exportador, este no fue el período durante el cual hubo un mayor crecimiento de las exportaciones. Hasta los últimos años de la década hubo significativas variaciones en la dimensión de las exportaciones de maíz y trigo, que para esa época sumaban varios cientos de toneladas. El volumen de los principales productos de exportación, lana y cueros, aunque variable, se elevó entre un 30% y un 50%; esto apenas compensaba la caída en los precios de la lana, que cayeron en un 21% entre 1880 y 1889 (Alvarez 1929: 208). El precio del tasajo cayó en un 40% (Alvarez 1929: 213). El valor total de las exportaciones se mantuvo constante con una ligera variación a través de la década en alrededor a 70 millones de pesos oro.

El relativo estancamiento de las exportaciones durante la década de 1880 reflejó dos factores importantes: primero, los granos no estaban siendo masivamente exportados todavía (esto no ocurriría hasta la década de 1890); segundo, los precios internacionales de mercaderías agrícolas cayeron. La expansión de la década de 1880 no fue el resultado de un poderoso boom exportador como se pensara, sino de otras circunstancias.

**Crédito público, presión para importar y empleo.** El gobierno de Avellaneda equilibró el comercio, estabilizó las finanzas y consolidó la nación, con Buenos Aires como su capital. Como resultado de estas medidas, los bonos argentinos fueron favorablemente recibidos cuando aparecieron en el mercado internacional.

Entre 1880 y 1885 la deuda externa argentina alcanzó 100 millones de pesos oro (véase Cuadro 10). Entre 1886 y 1889 la deuda nacional se duplicó otra vez. Un cuidadoso estudio de Hansen, el Ministro de Finanzas, presentó la deuda pública argentina en 1891 como se muestra en el Cuadro 11. Los fondos fueron gastados en el extranjero en la compra de máquinas, material para el ferrocarril, material para la construcción del puerto y otras maquinarias y bienes de capital. Los créditos extranjeros se trasladaron en aumentos a las importaciones, lo que explica por qué, a través de la década, existió una creciente brecha entre los valores de importaciones y de exportaciones. Por otro lado, debían pagarse intereses y amortizaciones sobre los préstamos del exterior y esto significaba una obligación adicional más allá de aquellas relativas a las importaciones. De esta forma durante la segunda mitad del siglo diecinueve los pagos de los servicios de deuda representaron una proporción alarmantemente alta de la deuda externa.

**Las exportaciones.** Una de las formas en las cuales el aumento de importaciones sobre las exportaciones se vio reflejada, fue, que mientras las exportaciones declinaban per cápita, las importaciones aumentaban per capita (véanse Cuadros 12 y 13). El mayor aumento en las importaciones era un prerequisite para un aumento similar en las exportaciones.

La cambiante composición de las exportaciones era el hecho más significativo de la década. Las exportaciones de productos agrícolas, que en 1880 habían sido menores que el 1% del total, llegaron a un 25% del total para el final de 1890. Sin embargo, eran insignificantes en la primera parte de la década; sobrepasaron el 10% por primera vez en 1884 (Véase Cuadro 14).

**Las importaciones.** Entre las importaciones había una proporción notablemente alta de material para el ferrocarril, lo que para 1890 constituía un cuarto de todas las importaciones. Esto resultó en la gran expansión de la red ferroviaria y en el desarrollo de líneas férreas del

estado (por ejemplo, Ferrocarriles del Norte) con fondos que el estado obtenía en el extranjero. Había también inversiones directas en ferrocarriles, cuyas ganancias estaban garantizadas por el estado. Las inversiones en ferrocarriles y los créditos obtenidos en el exterior durante la segunda mitad del siglo, sugieren una mejora en el equilibrio de pagos a través de estrechar la brecha en la balanza comercial y permitir continuar con el alto volumen de importaciones. En el futuro, sin embargo, los servicios de deuda y las ganancias garantidas se transformarían en una pesada carga.

La composición de las importaciones también cambió. Las importaciones de azúcar, vino y ropas de algodón cayeron. La disminución no reflejó una caída en el consumo, sino más bien un incremento de la producción local.

**La balanza comercial y la deuda pública.** Aunque errores estadísticos han conducido a discusiones sobre el tamaño de la brecha entre importaciones y exportaciones, es razonable suponer que la existencia misma de esta brecha resultó de una secuencia de desarrollo particular. De forma que las importaciones precedían a los ingresos por exportaciones, porque las exportaciones dependían de la previa expansión de una red ferroviaria construida con materiales importados.

La brecha entre importaciones y exportaciones fue cubierta por créditos extranjeros durante la década de 1880, como sugiere el estudio de Williams. Los créditos, a su vez, incrementaron la presión por más importaciones y agregaron una carga extra al pago y amortización de deudas previas. El Cuadro 15, tomado del libro de Williams, muestra cómo el balance negativo entre 1882 y 1884 podría haber sido compensado por capital extranjero, y haber resultado en un balance de pagos positivo (excepto en 1884).

La brecha entre los pagos de intereses de la deuda externa y el valor de las exportaciones aumentó entre 1880 y 1890 lo cual presagiaba un grave peligro. La crisis sólo podría haber sido evitada si se hubiera asegurado un flujo continuo de préstamos para cubrir la brecha, ya que, aunque las exportaciones estaban creciendo, lo hacían lentamente. Fue sólo en un período posterior que el valor de las exportaciones agrícolas pagarían por las importaciones y por el pago de la deuda.

Los préstamos del exterior lograron cubrir el déficit de la balanza comercial y mantener un balance positivo de pagos hasta 1889. En 1890, sin embargo, el creciente peso del pago de la deuda y el balance comercial negativo se vieron reflejados en el balance de pagos ampliamente negativo de 56 millones de pesos (véase Cuadro 16).

A esta altura debemos especificar que el valor corregido de exportaciones era: para 1888, 63,3 millones de pesos oro; para 1889 65,4 millones de pesos oro; y para 1890 73,6 millones de pesos oro.<sup>13</sup> Por tanto, la relación entre el servicio de la deuda y las exportaciones fue menos favorable de lo que Williams creía. En 1888 el pago de la deuda representaba un 75% del valor de las exportaciones; en 1889, un 90,2%; en 1890, un 82%.

La secuencia de eventos que terminaron en estas brechas parece haber sido el siguiente: se hizo posible la obtención de crédito en el mercado monetario europeo, especialmente en Londres, a causa de la disponibilidad de capital extranjero y de los altos retornos en Argentina, especialmente en vista de la estabilidad y las garantías ofrecidas por el gobierno argentino. Estos fondos permitían importaciones de bienes de capital, particularmente provisión de material ferroviario, que se compraba principalmente en Gran Bretaña. Si los fondos se gastaban en

---

<sup>13</sup> La corrección fue realizada por Cortés Conde y otros (s/f), vol. I.

Argentina, el crédito externo estaba aún disponible bajo la forma de papeles de cambio que podían ser usados para importaciones posteriores. El aumento en las importaciones, entonces, era más rápido que el crecimiento en las exportaciones, y llevó a una brecha creciente entre ellas. Uno podría esperar que en una economía de este tipo las exportaciones determinarían el ingreso y a su vez, la demanda de importaciones. Entonces no existiría brecha entre importaciones y exportaciones. Pero la secuencia de eventos en Argentina era distinta, ya que las características de la economía en ese momento requerían de un aumento de importaciones primero, para promover las exportaciones después, y el crédito extranjero hizo que las importaciones fueran posibles. La brecha fue cerrada con préstamos, lo que contribuyó a una continua presión por importar. Eventualmente los pagos de deuda fueron mayores que los nuevos créditos disponibles. Cuando se hizo imposible obtener créditos adicionales, hubo una crisis porque el gobierno ya no podía importar y tampoco podía cumplir con los pagos de la deuda. Esta situación condujo inmediatamente a un declive en las exportaciones. También significó que:

1. Los ingresos del gobierno derivaran principalmente de impuestos de importación.
2. Los impuestos de importación eran cobrados solamente sobre ciertos ítems susceptibles de ser gravados, lo que no incluía, por ejemplo, al material ferroviario que se encontraba exento de impuestos.
3. Los impuestos eran cobrados en moneda local que se había depreciado en relación con el precio creciente del oro. Esto era también resultado de las dificultades en el sector externo.

Consecuentemente, el gobierno enfrentaba alternativas contradictorias:

1. Podía aumentar las exportaciones variando el tipo de cambio de forma que favoreciera a las exportaciones e hiciera más caras las importaciones, o sea devaluando la moneda local en relación con el cambio extranjero.
2. Sin embargo, si el gobierno hubiera adoptado esta política hubieran disminuido sus propios ingresos, ya que (a) sus ingresos eran en moneda local, la cual estaba constantemente depreciándose; (b) las importaciones, que constituían la principal fuente de ingresos, disminuirían.
3. Además, si el gobierno no mantenía un tipo de cambio fijo, la confianza de los inversores extranjeros se desvanecería, junto con la posibilidad de obtener futuros préstamos del exterior. Dada la situación, el gobierno debía enfrentarse a una elección entre dos políticas igualmente contradictorias.

**Composición de la deuda externa.** De esta forma el gobierno dependía del comercio exterior y particularmente de los impuestos sobre las importaciones para financiar sus obras públicas, sostener la moneda y pagar sus gastos operativos. Claramente, para gravar las importaciones, las mercaderías debían ser importadas y poder pagar por estas importaciones implicaba que otras mercaderías debían ser exportadas. Pero para poder exportar, los programas de obras públicas, principalmente la expansión del ferrocarril, eran esenciales. El problema residía en como financiar esta expansión antes de que estuvieran disponibles los potenciales ingresos provenientes de las exportaciones. Como hemos visto, el gobierno tomaba prestado del extranjero.

Tres cosas son claras:

1. No existían otros recursos internos que pudieran procurar divisas.
2. Debía completarse un capital social elevado antes de que las exportaciones pudiesen generar divisas.

3. Los inversores extranjeros no estaban muy interesados en realizar inversiones directas en Argentina.

Enfrentado con estas limitaciones, sumadas a una escasez del capital disponible en el mercado externo, el gobierno negoció varios tipos de bonos externos para cubrir la deuda pública. En el desorden generalizado de fines de la década de 1880, muchos de estos bonos fueron imprudentes, innecesarios, aún riesgosos. Sin embargo, una vasta mayoría fue negociada en respuesta a necesidades que no se podrían haber satisfecho de ninguna otra manera.

El Cuadro 17 muestra la composición de la deuda externa Argentina, desde el primer préstamo de 1824 hasta 1913, de acuerdo con el destino de esos fondos. Es digno de mención que más del 50% de estos fondos fueron gastados en infraestructura (véase también Cuadro 18).

### **El Ferrocarril: la inmigración y la agricultura**

Aunque la red ferroviaria se había expandido para permitir la incorporación de nuevos territorios, antes de 1880 la longitud total de las vías férreas era sólo de 900 km. Para 1890 había 4500 km. de vías y los ferrocarriles cruzaban la región de La Pampa en su totalidad. La expansión de los ferrocarriles permitió asentamientos en áreas remotas del sur y el oeste de la provincia de Buenos Aires, el sur de la provincia de Santa Fe, en Córdoba y más tarde en la provincia de La Pampa. Los ferrocarriles no sólo llevaban inmigrantes del puerto de Buenos Aires hacia el interior, también permitían migraciones internas de larga distancia. Los inmigrantes se trasladaban primero a las provincias vecinas y luego a provincias más remotas donde había más demanda de mano de obra. Finalmente, las estaciones de ferrocarril se transformaron eventualmente en centros de población.

El ferrocarril fue muy importante en el desarrollo de centros urbanos durante este período. Los centros ferroviarios se agregaron a las ciudades administrativas ya existentes a lo largo de las rutas coloniales y a las ciudades portuarias de la era criolla. Los productos rurales eran enviados por barco a los centros ferroviarios y estos centros pronto se transformaron en el núcleo de otras actividades, incluyendo almacenamiento, comercio y aprovisionamiento para los agricultores. En poco tiempo los centros ferroviarios asumieron funciones urbanas. Algunos almacenes generales proveían a los colonos de mercaderías y actuaban como intermediarios en transacciones comerciales y financieras.

El ferrocarril también jugó un papel importante en este proceso de desarrollo incorporando recursos que no habían sido utilizados previamente, ya que la tierra que no estaba recorrida por los ferrocarriles no generaba ingresos.<sup>14</sup>

**El costo de construcción de los ferrocarriles: garantías ferroviarias.** La primera vía tendida por la Western Railroad en 1857 iba del centro de Buenos Aires al suburbio de Flores, a 6 millas de distancia. Para 1892 la línea se había extendido 7.000 millas a un costo de 75,6 millones de libras esterlinas (393 millones de pesos oro). El capital total invertido en los ferrocarriles en relación con la población era más alto en Argentina (21 libras esterlinas por habitante) que en países más densamente poblados como Francia o Alemania (donde el costo de

---

<sup>14</sup> Di Tella y Zymelman (1967: 8). Goodwin Jr. (1977: 613 ss) sostiene que los ferrocarriles más bien *respondieron* a la demanda antes que impulsaron el crecimiento de la misma. Sobre los ferrocarriles ver también Goodwin Jr. (1971) y Zalduendo (1975).

un km. de vía férrea era de 15 libras esterlinas y 10 libras esterlinas respectivamente). Pero era menor que en Australia (24 libras esterlinas por km.) y que en Estados Unidos (35 libras esterlinas por km.).

De acuerdo con Mulhall, en Argentina, para 1890, 5.700 millas de vías férreas representaban una inversión de capital de 68.8 millones de pesos oro. Los ferrocarriles mostraban ganancias de 3.4 millones de pesos (un 5% anual). La mayoría fueron construidos con capital privado, excepto la línea oeste, que fue construida con fondos de la provincia de Buenos Aires y la línea de Tucumán, apoyada en los préstamos para obras públicas de 1870. Alrededor de 1890 la extensión de los ferrocarriles era la siguiente:

**El Ferrocarril del Oeste.** Entre 1866 y 1890 la Western Railroad tendió 756 millas de vías. Fue vendida a intereses ingleses en 1890 porque la provincia de Buenos Aires estaba en dificultades financieras.

**El Gran Ferrocarril del Sur.** La construcción empezó en 1864. El gobierno garantizó a la compañía una ganancia del 7% sobre el capital invertido en la construcción. Para la década de 1890, luego de veinte años, el Gran Ferrocarril del Sur había rendido 180% en dividendos, a un promedio anual del 9%. A causa de estas altas ganancias, la Great Southern Railroad Company podía prescindir de las garantías ofrecidas por el estado.

Para 1865 el gran Ferrocarril del Sur había tendido 72 millas de vías; para 1891 tenía 934 millas. El Ferrocarril Central Argentino había sido garantizado en un 7% sobre el capital invertido. El costo por milla era estimado en 6.400 libras esterlinas. Al mismo tiempo, le fueron ofrecidos 3 millones de acres al Ferrocarril Central Argentino en la línea Rosario-Córdoba. Para 1892 el gobierno le había pagado a las compañías casi 3 millones de libras en garantías (15 millones de pesos oro). Sólo en 1891, pagó 921.000 libras esterlinas. Para 1913 el capital total invertido en líneas privadas era de 1.210 millones de pesos (532 millones de pesos oro en 1891) (véase Cuadro 18).

Sin embargo, lo que era pagado en garantías durante los últimos años de la década de 1880 parece alto.<sup>15</sup> En 1889 el pago de las garantías del ferrocarril correspondía a un 3% de los ingresos de exportaciones pero debemos enfatizar que este dato, por la razón ya mencionada -la sobrevaluación de las exportaciones-, está minimizado. El monto pagado en garantías correspondía a 6.2% del interés pagado sobre préstamos externos. Si usamos datos corregidos, el dato de las garantías aumenta hasta un 5% el valor de los ingresos por exportaciones en 1890.

Cuando el gobierno asumió la tarea de construir la red de ferrocarriles por sí mismo, buscó fondos en el exterior para pagar las importaciones de equipo y material de construcción necesarios. En el caso del Ferrocarril del Oeste, cuando una difícil situación de balanza de pagos se combinó con la imposibilidad de continuar las importaciones, el gobierno vendió la línea. Parece, por lo tanto, que por un tiempo la entrada neta de capital para ferrocarriles era un factor que permitía importaciones continuadas sin agravar la ya difícil situación de balanza de pagos. En resumen, parece que la forma en la que los fondos eran obtenidos era más importante que la suma total de capital invertido, ya que se estaba volviendo cada vez más difícil el continuar negociando créditos en el exterior. Sin embargo, las obligaciones contraídas resultaban más pesadas por las garantías precisamente durante esos años cuando los créditos estaban restringidos.

A otro nivel, los costos de transporte más bajos significaban ganancias más altas para los productores a causa de la relación entre los precios del mercado internacional y los costos de producción, de los cuales el transporte constituía una importante proporción. Por ejemplo, en

---

<sup>15</sup> Sobre el importante problema de las garantías, ver el importante libro de Wright (1974).

1884, el transporte por vagón costaba 7.5 pesos oro por tonelada por 100 km. En 1884, el Departamento de Ingenieros estimaba que el transporte por ferrocarril costaba 1.50 pesos por tonelada por 100 km (Alvarez 1914). Los costos del transporte fluvial, sin embargo, eran aún más bajos: 1.40 pesos la tonelada por 100 km. Esto daba a las provincias ribereñas una ventaja comparativa antes de la aparición de los ferrocarriles.

En gran medida, las inversiones en ferrocarriles que permitían un aumento en las ganancias de los productores eran pagadas por toda la población, por lo menos durante los primeros períodos cuando el volumen de flete movilizado era insuficiente para generar las ganancias mínimas que habían sido garantizadas a las compañías de ferrocarril. Los productores mismos sólo pagaban sus costos de transporte cuando el volumen de flete alcanzaba un punto en que las ganancias mínimas esperadas por las compañías de ferrocarril podían ser mantenidas en los valores corrientes. De esta forma, garantizando las ganancias de los inversores, el gobierno contribuyó en forma importante al desarrollo de un mercado para los ferrocarriles. Por otro lado, también contribuyó a una reducción sustancial del costo de producción, especialmente en agricultura, que dependía sobre todo del transporte barato.

**Población: inmigración.** Las mejoras en el transporte y la expansión económica promovida por los ferrocarriles y las obras públicas atrajeron a grandes cantidades de gente al país durante la década de 1880. El Cuadro 19 muestra entradas de inmigrantes entre 1880 y 1889. Los inmigrantes tenían características especiales: una alta proporción eran hombres (cerca del 70%) y más de un 80% eran de una edad económicamente activa. Esto significaba que los inmigrantes entraban a la fuerza laboral en números fuera de proporción a su representación en la población y consecuentemente hicieron una contribución relativamente más grande a la fuerza de trabajo y al aumento del producto nacional.

La mayoría de los inmigrantes provenía de Italia o de España. Una alta proporción de ellos se identificó como granjeros, porque los granjeros estaban especialmente protegidos por la ley de inmigración. A pesar de esta auto-descripción, muchos de ellos se establecieron en las ciudades porque la expansión económica de la década de 1880 se basaba en el desarrollo de la infraestructura y la construcción urbana. La demanda de mano de obra urbana era un poderoso incentivo que atraía inmigrantes a la ciudad. Esto resultó en la expansión urbana, especialmente en Buenos Aires, cuyo índice de crecimiento era considerablemente mayor que las áreas suburbanas (véase Cuadro 20). Este no fue el caso después de 1890.

La ciudad tenía varios efectos de "atracción", siendo los principales la disminución de la distancia social y el aumento de las posibilidades de movilidad social. Sin embargo, el estudio de Mark Szuchman sugiere las limitaciones y rigideces de tal movilidad.<sup>16</sup> Aún así otro punto de vista encuentra en las políticas de la tierra a los responsables de los fracasos de la colonización; Donald Castro sostiene que el inmigrante no podía adquirir tierra y por lo tanto permanecía en las ciudades (Castro 1972: 221).

Los inmigrantes se trasladaron a las provincias agrarias, donde ocuparon áreas que no habían sido habitadas previamente como en Santa Fe y el sur de Córdoba. Aunque la producción no aumentó tanto como lo haría luego, los inmigrantes se concentraron básicamente en la producción para el mercado local y en la producción de forraje. Ya estaban presentes las condiciones previas para el impresionante desarrollo agrícola de la década de 1890. El crecimiento agrícola entre 1881 y 1888 era simplemente un proceso que se aceleró después de la crisis de 1890 y a partir de allí fue caracterizado por la rapidez de su desarrollo.

<sup>16</sup> Szuchman (1977: 24). Ver también el interesante trabajo de Baily (1980: 321) dedicado a los modelos matrimoniales y los procesos de asimilación.

## **Cambios en la década de 1890.**

### **La expansión de las exportaciones y el desarrollo entre 1890 y 1914**

Cambios importantes ocurrieron después de 1890. Por una cantidad de razones, las restricciones de las dos décadas precedentes que estaban basadas en la necesidad de obtener créditos para construir la infraestructura para las exportaciones habían desaparecido.

En los años que siguieron, el capital extranjero todavía era necesario y la demanda de exportaciones creció otra vez, pero luego de 1890 el volumen de las exportaciones llegó al punto donde los ingresos reunidos eran suficientes para pagar las importaciones y la deuda. Mientras que en la década de 1880 las exportaciones habían mostrado solamente un ligero aumento, en la década de 1890 se expandieron significativamente (Véase Cuadro 21). De 103 millones de pesos en 1891, el valor de las exportaciones aumentó a 134 millones en 1898 y a 185 millones de pesos oro en 1899.<sup>17</sup> Por lo menos durante este período el aumento no fue el resultado de ningún cambio en los precios internacionales, ya que estos se mantenían desfavorables, especialmente para los productos agrícolas, lo que se prolongó hasta finales de siglo aproximadamente. Más allá de esto, el valor de las exportaciones aumentó debido a una expansión sin precedentes de los volúmenes exportados, particularmente en una categoría que había sido de menor importancia a finales de la década de 1880: granos —primero trigo, y luego maíz.

Diversos factores eran responsables por el aumento de las exportaciones. Primero, la política anterior de invertir en infraestructura —principalmente ferrocarriles— tenía, como lo destacara Ford (1962), un efecto demorado que se hizo aparente sólo años después. Segundo, la fluctuante política de cambio hizo a los productores competitivos en el mercado internacional (véase Cuadro 23). El abandono del patrón oro tuvo consecuencias favorables después de 1890, particularmente porque otras naciones productoras de granos todavía adherían a él, como Estados Unidos. También se combinaron otros factores como el fracaso de la cosecha rusa que favorecieron las exportaciones argentinas en la década de 1890. Por otra parte, la devaluación de peso papel y el cambio local hicieron que las importaciones fueran más extensivas y también protegieron la producción doméstica de bienes que antes se importaban. Por otro lado, ya que el volumen de la moneda en circulación no estaba atado a la disponibilidad de oro —o sea, a los superávits exportables— la demanda interna se mantuvo cuando podría de otra forma haber declinado significativamente a causa de las restricciones en el sector externo.

Estas políticas devaluatorias también contribuyeron al desarrollo de industrias locales. Aunque el empleo en el sector público no se expandió, el empleo en el sector privado —excepto durante los primeros años de la crisis retornó al nivel de la década de 1880. Es importante notar que había un significativo declive en el empleo urbano en el período inmediatamente posterior a la crisis, pero este declive fue absorbido por un aumento importante del empleo rural. Si se considera la relación de los precios con los jornales rurales, parece claro que la política de cambio flotante revirtió los efectos de los declinantes precios internacionales, los cuales sólo se sintieron seriamente durante los primeros años de la década de 1890. En todo caso, es cierto que la principal característica del primer período de expansión fue el descenso de los costos de transporte.

Entre 1881 y 1919 el valor de las exportaciones aumentó a un índice anual de 5.7% (pesos oro). Las exportaciones per cápita también aumentaron, lo que no había sido el caso durante la

---

<sup>17</sup> Cortés Conde y otros (s/f); y "Datos de población" en *Anuario de la Sociedad Rural Argentina*, Buenos Aires, 1928. Ver también la nota 13 arriba.

década anterior. Las exportaciones subieron de 30 pesos oro per capita al comienzo de la década de 1890 a 34 pesos oro para el final de la década. Para 1905 el valor de las exportaciones era de 61 pesos oro por persona. Las importaciones per capita fueron reducidas a su vez, de 42 pesos oro en 1890 a 24,6 en 1900. Después de esto, las importaciones per cápita se elevaron otra vez. Lo significativo es que mientras en el período anterior los bienes de capital habían resultado una pesada carga afectando a la totalidad de la población, durante este período había un superávit de ganancias provenientes de las exportaciones suficiente para cubrir no sólo las deudas creadas por las importaciones del período anterior sino también las importaciones corrientes.

**Desarrollo agrícola: Expansión agrícola en la provincia de Buenos Aires y cambios en los modelos de uso de la tierra.** Durante la crisis, y a pesar de sus efectos depresivos, los observadores contemporáneos mejor informados estaban al tanto de que el país atravesaba uno de sus momentos de desarrollo más dinámicos. Esta fue la conclusión que alcanzó el ministro López sobre la base del excelente estudio que presentara al Congreso como respuesta a su pedido de un reconocimiento de las capacidades productivas del país (Fliess 1892).

Después de 1890, y especialmente después de 1891, los precios de los granos que habían sido bajos se elevaron inesperadamente a causa del fracaso de la cosecha rusa. Además, la adhesión de Estados Unidos al patrón oro facilitó la entrada de trigo argentino al mercado europeo. Desde entonces, Argentina se transformó en uno de los principales proveedores de granos del mercado mundial. El crecimiento de las exportaciones de granos era sorprendente, ya que durante las dos décadas anteriores habían sido totalmente insignificantes, pero para fines de siglo igualaron las de la industria de ganado en pie. Después de esto, la composición de las exportaciones encontró un equilibrio entre granos y ganado en pie. Las variaciones en esta estructura eran simplemente respuestas a las fluctuaciones de precios. De esta forma, aunque Argentina siguió exportando productos agrícolas, importantes cambios habían tenido lugar en la composición de las exportaciones. Estas habían variado de productos tradicionales que requerían de poca mano de obra, como cueros y carne seca, a lana, luego a granos y después de 1900 a carne vacuna y ovina. A partir de 1890, sería la producción de granos lo que definiría a la Argentina moderna (véase Cuadro 24).

La producción de granos iba a caracterizar a Argentina no solamente porque los granos se volvieron el principal producto de exportación, o a causa de sus implicancias para la cría moderna de ganado, sino porque significaban un mayor empleo de mano de obra, lo cual creaba demandas adicionales. Cuando los avances tecnológicos del siglo veinte hicieron posible el transporte del bife enfriado y congelado, la carne vacuna se transformó en otra exportación moderna de Argentina. La cría de ganado para la producción de carne también demandaba mayor incorporación de mano de obra que requería de facilidades para el transporte y producción de forraje para alimantar al ganado durante el invierno. Además del maíz, la alfalfa fue introducida como forraje durante la primera década del siglo veinte; esto permitía aumentos significativos en la producción de carne vacuna por hectárea. La alfalfa alcanzó las regiones ganaderas al mismo tiempo que se introducía en la agricultura y la rotación de cultivos.

**Producción de carne - Cambios de precio.** Así como las exportaciones de cereales, especialmente trigo, habían sido el principal factor en la recuperación económica de la década de 1890, las exportaciones de carne fueron responsables por el nuevo boom exportador a comienzos de siglo. El ganado había sido exportado en pie desde la década de 1890 pero a partir de 1900, las carnes vacuna y de cordero congeladas y enfriadas también fueron exportadas. Las exportaciones argentinas se duplicaron en una década y la parte correspondiente a la exportación

de carne en los totales de exportación fue sobresaliente.

Las exportaciones de carne vacuna congelada se elevaron de un valor de 2 millones de pesos oro en 1900 a 33 millones en 1934. El bife congelado subió de un valor de 600.000 pesos oro en 1908 a 4 millones en 1914. El valor del cordero congelado exportado, que durante la década de 1890 había sido la carne congelada más exportada, se mantuvo entre los 4 y 5 millones de pesos oro (Hanson 1938). Además del incremento en las exportaciones de carne y cereales, los precios agrícolas también contribuyeron al boom de exportaciones de la primera década de este siglo. Después de caer entre 1880 y 1900, los precios del mercado mundial empezaron a elevarse nuevamente. Entre 1899 y 1914 el precio del trigo subió un 67% en pesos oro. El precio de la carne vacuna subió un 90%, el maíz un 80% y la lana un 23% (Alvarez 1929: 208).

Está claro que la expansión era mucho más amplia que la del período anterior. Al mayor volumen físico de exportaciones se agregó el efecto de los precios en aumento, lo que contribuyó a un mayor aumento en los ingresos. Mientras que en el período hasta 1895 la expansión de las exportaciones había resultado de un aumento de su volumen físico —lo que había compensado y aún sobrepasado el efecto de los precios en declive—, la expansión de las exportaciones luego de 1900 resultó de incrementos en el volumen y en los precios.

Estos cambios tenían otros efectos específicos: se poblaban áreas remotas y se desarrollaban redes de transporte y centros urbanos. La necesidad de comida, ropa y vivienda para los pobladores crearon incentivos para otras actividades. Al punto que estas nuevas actividades económicas también requirieron mayor incorporación de mano de obra, la distribución de los ingresos también se vio afectada. Naturalmente que la distribución del ingreso no era enteramente equitativa pero la mano de obra recibió una proporción más grande del ingreso generado que en épocas anteriores.

La situación ya no se limitaba simplemente a un aumento en la producción consecuencia de la incorporación de nuevos factores de producción que no habían sido utilizados anteriormente, como tierra o mano de obra. Ahora el incremento en la producción se debía también a avances tecnológicos en la producción de granos y en la cría de ganado.

**Los ferrocarriles y el incremento del flete.** Debemos remarcar que el radio de pasajeros y flete en km. de vías férreas era bajo hasta 1890; luego de eso aumentó considerablemente. El volumen del flete se elevó de 574 toneladas por km. en 1890 a 764 toneladas por km. en 1900, y a 1255 toneladas por km. en 1910. El número de pasajeros se mantuvo constante alrededor de 1.000 por km. entre 1890 y 1900 pero para 1910 había alcanzado 2.000 personas por km.

El resultado era un uso mayor de los ferrocarriles, que probablemente habían estado operando a menos de su capacidad desde su construcción. Esto muestra que los ferrocarriles hacían más que responder a una demanda pre-existente. Jugaron un rol pionero en incorporar tierras y llevar pobladores a las áreas donde podían producirse mercaderías que luego volvían a ser transportadas en los ferrocarriles. Los granos eran el más importante de los productos transportados, constituían alrededor del 30% del total de los embarques. En 1904 el trigo enviado por ferrocarril era el 83.7% de la producción total de la nación y el maíz despachado por ferrocarril era el 53.7% de la producción total de maíz. En ambos casos se indica hasta que punto el mercado de granos dependía del ferrocarril (Cortés Conde 1973: 109).

Además del grano y del combustible necesarios para el consumo de los pobladores y del propio ferrocarril, los ferrocarriles también despachaban cantidades significativas de productos industriales y de materiales para la construcción (véase Cuadro 25). Esto revela la existencia de un mercado interno con una demanda creciente. Más tarde, los embarques de ganado enviados por ferrocarril a las plantas procesadoras para evitar la pérdida de peso se transformó en un elemento importante del flete ferroviario total. Para 1914 la red de ferrocarriles había alcanzado

su configuración presente y era el principal transporte de los productos de exportación. Más aún, había desplazado las viejas líneas fluviales de embarque uniendo, por ejemplo Buenos Aires y Rosario por tierra. Estas ciudades habían estado unidas previamente por transportes fluviales y la aparición de los ferrocarriles redujo consecuentemente la importancia del puerto de San Nicolás. Finalmente los realineamientos que siguieron a los ferrocarriles promovieron puertos en la costa atlántica como los nuevos centros agrícolas sub-regionales, a costa de los viejos puertos de río.

**Los pueblos.** Durante este período fue la zona central recientemente poblada y no la zona más antigua a lo largo de la costa y en los alrededores de Buenos Aires la que experimentó un mayor desarrollo. Este ya era notable entre 1881 y 1895, pero se evidenció aún más para 1914. El cultivo de trigo se expandió por toda el área, especialmente luego de 1900 (Cortés Conde y Nisnovich 1972).

La importancia del desarrollo de la agricultura en el desarrollo urbano es perfectamente claro en el caso de Rosario, con sus conexiones con las tierras de cultivo de los alrededores. Entre 1890 y 1895 la población urbana de Rosario creció a un ritmo aún mayor que la de Buenos Aires. El crecimiento de Rosario durante esos años estaba unido al aumento de tierras para el cultivo, el creciente número de granjas y al incremento de las exportaciones (Cortés Conde 1968). En contraste, el rápido crecimiento de Buenos Aires durante el período previo, anterior a 1890, estaba relacionado con las más elevadas tarifas de importación, los gastos públicos y las obras públicas.

**La crisis de 1890 - Políticas.** La crisis de 1890 se desarrolló de la siguiente forma:

1. Primero se hizo imposible el continuar con los pagos al extranjero a causa de la aguda falta de equilibrio entre las obligaciones del país y su habilidad para pagar, como lo determinaban los ingresos provenientes de las exportaciones.
2. Como resultado las reservas de oro declinaron y el precio del oro subió.
3. Finalmente, los bancos no pudieron satisfacer las demandas de sus clientes quienes retiraron sus depósitos cuando se encontraron con la fuerte depreciación del papel moneda y su inconvertibilidad. El temor a la depreciación fue seguido por el temor a la bancarrota.

Al enfrentar estos problemas el gobierno adoptó políticas que buscaban resolver el problema de la deuda externa. Se negoció una moratoria en Londres y en ausencia de nuevos créditos hubo una drástica reducción en las importaciones. Por su parte, el gobierno trató de controlar sus gastos y encontrar nuevas fuentes de ingresos. Los gastos de estado, que eran de 95 millones de pesos papel en 1890, cayeron a 46 millones en 1891 y a 48 millones en 1892. La reducción en términos reales fue mayor de lo que sugieren estos datos. Se gravaron las importaciones con impuestos adicionales, con la condición de que el 50% debía ser pagado en oro. El Ministro López también introdujo un impuesto sobre todos los depósitos en bancos extranjeros, lo que provocó una airada reacción en algunos círculos bancarios. Las obras públicas fueron reducidas en un 72% entre 1890 y 1891.

En una crisis como esta, cuando el gobierno no tenía suficientes divisas (oro), cualquier esfuerzo de parte del gobierno para comprar oro en el mercado abierto aumentaría su precio, y consecuentemente aumentaría la dificultad de realizar pagos en oro. A pesar de sus recortes en el presupuesto, las dificultades del gobierno para realizar pagos en el exterior aumentaron porque el peso había sido devaluado. El problema de divisas fue resuelto posponiendo pagos, primero

con la moratoria de la Plaza y después con el acuerdo de Romero. Las exportaciones también crecieron rápidamente, aumentando en un 74% entre 1890 y 1895, a una tasa anual del 12%.

La moneda en circulación varió erráticamente entre 1880 y 1890 a causa del abandono del patrón oro, y también como consecuencia de las grandes emisiones autorizadas por los bancos garantidos. Después de 1890 el tema del dinero estaba mucho más restringido: puesto que la moneda ya no estaba atada al patrón oro, las balanzas comerciales negativas no se traducían en fuertes caídas de la moneda y consecuentemente los efectos recesivos en la economía eran más ligeros. Entre 1884 y 1890 la moneda en circulación creció en un 30% anual. Entre 1890 y 1893 creció a una tasa anual del 7% luego de lo cual se volvió estable y mantuvo así hasta 1902.

Un aspecto importante de las diferencias entre las políticas oficiales en la crisis de 1874 y la de 1890 es que hasta 1890 Argentina no contó ni con un sistema monetario simple ni con un sistema bancario desarrollado.

**El sistema impositivo.** Como hemos visto, los recursos del gobierno dependían casi exclusivamente de los cobros de aduana. Puede argumentarse que este sistema no era el más satisfactorio y que existían otras alternativas, por ejemplo, impuestos a las ventas o a las ganancias. Sin embargo, en un país escasamente poblado cuya gente tenía bajos ingresos no había un mercado lo suficientemente amplio como para asegurar una continua y sustancial recolección de fondos a través de un impuesto a las ventas. Tampoco un impuesto a las ganancias basado en los ingresos de una población dependiente de jornales podía proveer una fuente de fondos más o menos continua y segura, ya que aún no existía una cantidad masiva de trabajadores jornaleros. Estas eran las condiciones que hicieron del comercio externo casi la única fuente de ingresos para el tesoro. Las circunstancias históricas limitaban las alternativas posibles.

**El nuevo modelo de exportación.** La producción de productos primarios para la exportación, como cueros o tasajo y en menor escala grasa, había respondido a los factores de producción disponibles en Argentina durante la primera mitad del siglo diecinueve. Este modelo de producción agrícola había requerido poca mano de obra, capital limitado y ninguna red de transporte. El ingreso generado por estas exportaciones no llevó a un crecimiento en la demanda en otras áreas —carreteras, viviendas, transportes, vestimenta, etc.— y por lo tanto no promovió una expansión en la economía como un todo.

El nuevo modelo era característico. Aunque, como los modelos anteriores, se basaba en la exportación de productos primarios, asignaba los factores de producción en proporciones diferentes. La producción de granos y carne requería más mano de obra, así como redes de transporte y centros de población en áreas rurales para proveer a las necesidades de los nuevos pobladores. Además de las necesidades de los habitantes, existían otras demandas generadas en los procesos de producción y distribución que debían ser satisfechas lo cual requería del desarrollo de una completa serie de actividades.

Consecuentemente el nuevo modelo, aunque orientado hacia la exportación y basado en la producción de productos primarios, difería del modelo anterior de exportación en:

1. La composición y la distribución de la población.
2. La población de áreas rurales.
3. El desarrollo de redes de transporte.
4. El crecimiento de centros urbanos.

Las características de este modelo exportador fueron:

1. La formación de una masa asalariada en zonas urbanas y rurales. La mano de obra agrícola asalariada se desarrolló en las áreas rurales en forma permanente o estacional mientras que en los centros de población regionales se desarrolló un sector terciario (servicios).

2. También emergió un número considerable de productores rurales. Estos no eran propietarios de tierras. No eran asalariados, o solamente parcialmente asalariados y trabajaban la tierra bajo contrato, sin poseerla.

3. Finalmente, la mano de obra era más móvil como resultado de las nuevas facilidades de transporte y de las características contractuales de sus lazos con la tierra, así como de la incorporación de nuevas áreas.

Todos estos factores contribuyeron a la formación de un mercado nacional que nunca había existido antes y consecuentemente impulsaron la demanda de bienes y servicios que fueron provistos localmente en forma creciente.

### **Conexiones: el desarrollo industrial**

Se ha argumentado con cierta frecuencia que el comercio internacional no restringido, sin barreras proteccionistas que se requiere para la especialización en la exportación de productos primarios es un obstáculo en el desarrollo de la industria local. Recíprocamente, se ha argumentado que las exportaciones generan demandas que son a veces satisfechas por las importaciones pero que pueden también ser satisfechas por las industrias locales, especialmente aquellas con ventajas comparativas. El ejemplo más obvio de una industria local con una ventaja comparativa es la industria de la construcción para la cual el emplazamiento geográfico es un factor crítico. Otros ejemplos los constituyen las industrias que emplean materias primas locales, cuando el costo del flete de productos importados hace a la producción local más económica. Este es también el caso en lo relativo a comida preparadas y bebidas, así como productos textiles.

Las estadísticas de importación que examinares indican que en las exportaciones de productos perecederos: comida y bebidas, por ejemplo, como consecuencia del aumento de población y del incremento de sus ingresos. Más allá, es posible ver que el aumento en estas exportaciones disminuyó, no como consecuencia de un descenso de población o una caída en sus ingresos sino más bien a causa del desarrollo de las industrias locales que satisfacían la demanda. Los cambios en la composición de las importaciones nos permiten identificar los más importantes cambios operados en la demanda y especificar hasta que punto las nuevas demandas eran satisfechas desde dentro del país.

La demanda no sólo creció sino que se diversificó. Los inmigrantes preferían mantener su dieta de costumbre y necesitaban vestimenta y vivienda. Además de estas necesidades, una población en expansión y con ingresos en ascenso también requería de productos menos básicos, pero es claro que el grueso de los productos importados era para consumo popular.

Luego de un tiempo las importaciones de bienes de consumo decayeron indicando que no sólo la demanda entre la creciente población había caído sino que la demanda estaba siendo satisfecha por las industrias locales. Esto puede ser demostrado con datos sobre la producción industrial.

El descenso era más evidente en las importaciones de alimentos básicos (que cayeron de un 22.5% del total de las importaciones en 1880 a 8.6% en 1914). Las importaciones de vino y azúcar fueron las que más disminuyeron, ya que ambos productos estaban siendo cultivados en Tucumán.

Hubo un aumento en las importaciones textiles (aunque un descenso en la de ropa ya confeccionada) hasta 1890, cuando alcanzaron un 39.4% del total de las importaciones seguida luego por una brusca caída a un 17.4% en 1914.

La producción de materias primas como madera y otros materiales utilizados en la construcción local y las actividades relacionadas con la vivienda se mantuvieron estables. Las industrias de comida, bebidas, textiles y de la construcción fueron las que más crecieron. Mientras que la proporción relativa a bienes de consumo importados declinó, las importaciones de materias primas, bienes de capital y combustible se mantuvieron altas y hasta aumentaron.

El material ferroviario era relativamente importante antes de 1890. Cambios en la composición de las importaciones sugieren que los aumentos en la riqueza generados por las exportaciones no derivaban únicamente en los países del extranjero que absorbían las exportaciones ni se concentraba únicamente en manos de un pequeño sector exportador.

Los aumentos de población, empleo e ingresos generaron la demanda de una variedad de bienes. Si en un comienzo fueron provistas por importaciones, los productores locales ocuparon rápidamente ese lugar. Quizás el efecto más importante del aumento de ingresos provenientes de las exportaciones fue la creación de incentivos para la producción local. Esto era aún más evidente en sectores donde había una ventaja comparativa para la producción local.

Las primeras en desarrollarse fueron las actividades menos intensivas en lo relativo a inversión de capital, las que involucraban el procesamiento de materias primas para satisfacer una demanda inmediata. Las políticas de intercambio de 1885 y 1899 protegían a la producción local porque los productos importados se hacían más caros a causa de la devaluación. Si a diferencia del caso de Estados Unidos, no podemos especificar cuales de las actividades exportadoras tenían antiguos lazos que estimulaban la producción local de bienes específicos (Fishlow 1965; Fogel 1964; Díaz-Alejandro 1970), es claro que los lazos de demanda discutidos por Watkins (1963) eran muy importantes.

Veamos entonces cómo esto era reflejado en el desarrollo del sector industrial.<sup>18</sup>

**La industria.** Excepto para los años para los cuales existe un censo nacional (1895 y 1914 y el censo económico de 1908) los datos sobre la industria son dispersos, no sistemáticos e incompletos —especialmente en que se refiere a la producción. Además los datos no son siempre comparables. Hemos intentado reunir la información disponible a nivel nacional, provincial y municipal (incluyendo, por ejemplo, los censos provinciales y los de la ciudad de Buenos Aires) en lo que se refiere a la producción tanto para exportación como para consumo doméstico. (Véase Cuadro 26). La primera generalización inmediata que podemos hacer se refiere a que no existió preferencia particular entre la producción de bienes para el mercado doméstico y la producción para los mercados de exportación. Lo que determinó el crecimiento de una industria en particular fue la disponibilidad de materias primas en el país. En términos constantes, el capital industrial creció un 6.8% por año entre 1895 y 1914 (a precios constantes esto hubiera significado un 7.1% anual) (Diéguez 1972). Si comparamos los datos para 1895 con aquellos para 1914 parece que el crecimiento fue mucho mayor en el último lustro.

De todas formas, los datos para 1910 no parecen lo suficientemente confiables, por lo tanto preferimos realizar comparaciones entre los censos de 1895 y de 1914.

---

<sup>18</sup> Una interpretación que no opone la expansión agraria a la industrialización, si bien considera a ésta complementaria de aquella, en Gallo (1970: 54 ss). Otra contribución al debate sobre industrialización sostiene que la cuestión ha sido distorsionada por la suposición de que el desarrollo industrial dependía de la protección arancelaria. Ver Fogerty y otros (1979: 38).

**La producción industrial.** Los datos de la producción industrial son aún más limitados ya que el censo de 1895 no incluía la totalidad del país. Quizás las únicas comparaciones temporales que puedan hacerse son para la Capital Federal entre 1887 y 1909; para la provincia de Buenos Aires entre 1905, 1909 y 1913; o para el país entero entre 1909 y 1914. En el Cuadro 27 los datos sobre la producción industrial aparecen contraídos de acuerdo al índice de precios para la exportación. Existe poco más para agregar por las razones ya enumeradas. Sin embargo, en los cuatro años que van entre 1909 y 1913 la producción industrial aumentó en precios constantes, alcanzando un índice acumulativo anual del 8.1% (mayor que el índice de exportaciones). En la Capital Federal la producción industrial creció a precios constantes a una tasa anual del 5.5% entre 1887 y 1913. En la provincia de Buenos Aires la tasa de crecimiento era de 14.6% entre 1906 y 1913; entre 1909 y 1913 era del 14%. En la ciudad de Buenos Aires la tasa anual de crecimiento de la producción industrial era aún mayor, alcanzando el 23%. Aunque estos datos parezcan impresionantes en términos relativos, nada dicen del efecto de la producción industrial sobre la economía como un todo. En vista de las características de la economía de exportación, la comparación más confiable que puede hacerse es entre el valor de la producción industrial y el valor de las exportaciones en un año dado, (aún cuando parte de la producción también sea exportada). El valor de la producción industrial en 1913 fue muy bajo en relación con el valor de las exportaciones realizadas durante ese año.

### **La población: desplazamientos regionales, inmigración y migraciones internas**

De acuerdo con la clasificación nacional del censo de 1914, las provincias del este eran las áreas del país de crecimiento más rápido entre 1895 y 1914. Pero esta afirmación ya no era válida para 1914.

Hasta cierto punto, Entre Ríos y Corrientes estaban rezagadas en el crecimiento en el nuevo alineamiento en torno a La Pampa; por otro lado, el sur de Córdoba, que hasta 1914 había estado orientado hacia la zona centro-norte se integró decisivamente en la nueva región de La Pampa cuando el Ferrocarril Central Argentino cruzó la parte sur de la provincia. La economía de la parte norte de la provincia se mantuvo sin cambios.

Entre 1894 y 1914 el mayor incremento de población tuvo lugar en el viejo litoral: en la Capital Federal 137.3%; en Buenos Aires 124.3% y en Santa Fe 126.5%. En la zona centro-oeste del área interior de Córdoba se registró un crecimiento de un 109.4% y en Mendoza de un 138.9%; esta última fue la tasa de crecimiento más alta registrada en todo el país. Curiosamente Santiago del Estero creció sólo un 62.1%; Tucumán un 54.3% y Jujuy un 54.1%. Las provincias con menor incremento de población fueron Entre Ríos con 45.6%; Corrientes con 44,8%; San Luis con 42,7%; La Rioja con 14.7% y Catamarca con 11.3%. En resumen, los desplazamientos regionales favorecieron al nuevo centro pampeano, Buenos Aires, Santa Fe (sur), Córdoba y La Pampa, así como a las provincias de Cuyo en el oeste y Tucumán en el norte. El país se había extendido desde las zonas del Litoral a una nueva región interior formada por La Pampa y las regiones centro-oeste. Aunque la proporción de extranjeros entre la población total de la Capital Federal, Santa Fe y Entre Ríos se mantuvo alta, disminuyó algo, así como la proporción de nativos de otras provincias. Esto fue el resultado de un proceso de nacionalización entre los inmigrantes que habían llegado décadas antes y que ahora tenían hijos nacidos en Argentina (Baily 1980). Sin embargo, la proporción de extranjeros creció en las recientemente desarrolladas regiones de Córdoba, La Pampa, San Juan e inclusive Tucumán y Mendoza. La proporción de

nativos de otras provincias en Tucumán y Mendoza disminuyó comparado con lo informado en 1895.

Los datos sobre las tasas de crecimiento relativo en los principales centros urbanos revelan un cuadro poco conocido. La ciudad que más creció entre 1895 y 1914 fue Avellaneda, un suburbio de Buenos Aires. Este dato anticipaba un proceso que se transformaría en muy importante varias décadas después: el fabuloso desarrollo del cinturón industrial que rodea a la ciudad de Buenos Aires. Bahía Blanca, en el sur de la provincia de Buenos Aires y no la Capital Federal, se ubicó a continuación de Avellaneda en cuanto a crecimiento. Estas ciudades fueron seguidas por Santiago del Estero y Mendoza.

## Conclusiones

Este trabajo ha descrito la evolución de una economía exportadora a lo largo de más de un siglo, subrayando las circunstancias y factores que contribuyeron a los diferentes impactos que registraron las exportaciones sobre la economía argentina. Aunque en la segunda mitad del siglo diecinueve Argentina no inició un proceso de industrialización orientado hacia el mercado interno sino que preferentemente continuó exportando materias primas y alimentos, se sucedieron importantes cambios que tuvieron efectos decisivos en el modelo de desarrollo económico subsecuente. Hasta 1850 la exportación de productos para los cuales no existía demanda interna –cueros y tasajo– creció a partir de un modelo de cría de ganado acorde con los recursos, transportes y mercados existentes. La cría extensiva de ganado se desarrolló en respuesta a la abundancia de tierras, la escasez de población y las enormes distancias. Aunque la cría extensiva de ganado tenía efectos económicos limitados significó el uso de factores de producción que de otra manera hubieran permanecido desaprovechados.

Una estrategia de desarrollo alternativa podría haber promovido la expansión de actividades que hasta 1810 habían sido orientadas hacia los mercados internacionales y regionales del Alto Perú. Esta estrategia hubiera necesitado del uso de un factor de producción escaso, como la población, o hubiera requerido cambios tecnológicos que a su vez hubieran requerido de un recurso todavía más escaso, el capital. Las condiciones bajo las cuales se efectuaba la producción de artesanías coloniales no rendían un excedente económico significativo. Sin embargo, las condiciones tecnológicas para la cría extensiva de ganado no crearon demasiados incentivos ni demandas adicionales en otras áreas de la economía: no eran necesarias redes de transporte extensivas ya que esta modalidad de cría de ganado no requería ni de gran cantidad de mano de obra ni tampoco del establecimiento de espacios vacíos, y el ganado podía moverse por sí mismo. Muchas décadas después de la primera expansión de las exportaciones, el transporte por tierra era tan escaso y difícil como lo había sido a comienzos del siglo diecinueve. Los establecimientos eran escasos y la mayoría estaban ubicados en el área fluvial. El limitado número de actividades económicas ligadas a la cría extensiva de ganado, unido al sectarismo político y complicado con las enormes distancias, evitó el desarrollo de un mercado interno a nivel nacional. Las distancias y el costo del transporte significaron que hasta la aparición de los ferrocarriles, las economías periféricas del norte de Cuyo permanecieron limitadas a los mercados locales vinculados a países limítrofes como Chile y Bolivia. Finalmente, las distancias y el transporte también limitaron la extensión de tierra cultivable que podía incorporarse a la producción de exportación. Como resultado, después de la campaña de Rosas la cantidad de tierra disponible se volvió estable. Finalmente, excepto por los años aislados en que los bloqueos hacían que las exportaciones fluctuaran violentamente, el volumen de las exportaciones se mantuvo más o menos en los

niveles anteriores.

Hacia el final del período de Rosas las exportaciones se expandieron con los productos ovinos. El exceso de pastoreo resultó en la necesidad de tierras adicionales y los límites de la provisión de tierras existentes se hicieron cada vez más evidentes.

Hacia el final de la década de 1850 se agregaron nuevas exportaciones a las tradicionales: lana, luego cereales y granos y después carnes. Esto ocurrió, en parte, por las condiciones naturales pero también porque se habían resuelto los problemas que habían estado limitando el desarrollo. El desarrollo de una red de transporte y la incorporación masiva de población proveyeron las bases para una nueva expansión de las exportaciones. De esta forma la lana y, más tarde, los granos y la carne entraron en los mercados extranjeros y se desarrolló una nueva y sostenida expansión de las exportaciones.

Hemos mostrado que el incremento en el volumen de las exportaciones estaba atado a cambios en la composición de las exportaciones y que estos cambios modificaban la estructura productiva, con profundos efectos en la economía argentina. ¿Qué causó el aumento en la producción y en la oferta? El argumento de que era el resultado de una respuesta casi mecánica a las crecientes demandas europeas parece no fundamentado si uno considera que ocurrió justo en el momento en que los precios agrícolas —especialmente para los cereales— estaban en baja. Estos precios bajos eran una respuesta a la creciente oferta de los nuevos países exportadores: Estados Unidos, India y Canadá. En este caso, y si suponemos que después de un tiempo un productor no puede continuar sembrando si no recibe suficientes remuneraciones, debe de haberse producido un descenso sustancial en los costos de producción, o sea que a pesar de los bajos precios, las ganancias en realidad aumentaron.

Hemos visto que la construcción de ferrocarriles resultó en una drástica reducción en los costos de transporte. Los ferrocarriles también abrieron el acceso a tierras más baratas en relación con aquellas existentes en las ya pobladas áreas costeras. De esta forma fue la disponibilidad de tierras fértiles acompañada por la drástica caída producida en los costos de transporte lo que permitió el embarque de granos de Argentina hacia el mercado europeo.

Además, el gobierno jugaba un papel decisivo —por ejemplo, en la movilización de mano de obra, lo que permitió que 20 millones de hectáreas se incorporaran al cultivo. Esto fue realizado de distintas formas. Primero se sancionó una legislación que otorgaba a los extranjeros seguridad y diversas garantías. Era notablemente liberal en lo referente a prácticas culturales y tradiciones (derechos legales, casamiento y registro civil, libertad de culto, etc.) Segundo, los pasajes de los inmigrantes que llegaban a Argentina fueron financiados. Finalmente, las líneas de ferrocarril permitían a los nuevos habitantes alcanzar las áreas más distantes.

Las políticas de gobierno eran igualmente importantes en otras áreas. Las tasas de cambio flexibles contribuyeron al mantenimiento y, aún al aumento de las ganancias de los productores. Aunque los precios de los cereales en el mercado internacional estaban declinando, sus precios en papel moneda se elevaron después de que se declarara la inconvertibilidad en 1895. Sin embargo, esta acción habría contribuido a estabilizar las ganancias sólo si los precios locales y los costos no se elevaban en proporción a la devaluación de la moneda. Cuando comparamos la relación de precios de granos con los jornales rurales, merece destacarse que los precios se elevaron más que los jornales hasta 1895. Después de 1895, los jornales se elevaron más que los precios, lo que redujo nuevamente las ganancias. Con la reforma de 1899 y la vuelta a la convertibilidad, los jornales se mantuvieron prácticamente en el mismo nivel que los precios. La brecha entre precios y jornales fue realmente importante sólo entre 1885 y 1895. Precisamente fue en este período cuando tuvo lugar el primer aumento en las exportaciones de cereales, justo cuando las redes férreas estaban expandiéndose. Por lo tanto, la brecha entre precios y jornales

era menos importante de lo que frecuentemente se piensa ya que el factor principal estaba dado por la disminución de los costos de flete.

La política de gobierno que favorecía las exportaciones implicaba una fuerte devaluación del peso argentino. Esto se ve claramente en el Cuadro 23, que compara el precio del oro y la relación de precios en Estados Unidos y Argentina. El porcentaje de la devaluación del peso papel en relación con el dólar comparando el poder adquisitivo de ambas monedas aparece en la última columna.

Los productos argentinos fueron incorporados al mercado mundial como resultado del abaratamiento de los costos de producción, y no como producto de los altos precios y la creciente demanda, por lo menos hasta la década de 1890. Si estos eran los mecanismos de expansión, ¿cuáles eran los mecanismos que esparcía los crecientes ingresos provenientes de las exportaciones por toda la economía?

El cultivo hacía necesaria una asignación de recursos distinta. En primer lugar, era más intensivo en lo relativo a la cantidad de mano de obra y la distribución del ingreso era más equitativa de lo que había sido durante la cría de ganado o la producción de cueros. Concomitantemente, en contraste con el radio de un trabajador por cada 1,000 hectáreas requerido para la cría de ganado, ahora un promedio de entre 100 y 400 hectáreas mantenían a una familia, como así también a trabajadores estacionales. Estas familias agrícolas requerían de múltiples servicios: transporte, vivienda, vestimenta y varios artículos de consumo. De esta forma, en áreas rurales anteriormente desiertas se desarrollaron centros urbanos que se transformaron en el primer núcleo del sistema de transporte, en centros de producción, distribución y aprovisionamiento para la población circundante. Todos estos factores contribuyeron a la ampliación del mercado local (las "cadenas de demanda" de Watkins) y al desarrollo de un mercado nacional. Finalmente, esta situación estimuló otras actividades productivas, tanto como la producción de exportación. Además, un monto relativamente grande de capital fue invertido en agricultura y luego en la cría de ganado. Estas cadenas existieron al punto que una importante proporción del ingreso generado por las exportaciones se mantenía en el país y era trasladado al resto de la economía a través de la creación de nuevas demandas que promovieron inversiones en nuevas áreas para ser satisfechas.

En este sentido, no es el carácter primario o exportador de una economía el que determina si esa economía se desarrollará como un enclave o no (Hirschman 1960). Más que eso son, por un lado, las condiciones tecnológicas de producción y la asignación de recursos (tierra, trabajo y capital) y, por otro lado, las condiciones institucionales y sociales así como las características de la población, incluyendo su nivel de educación, quienes determinarán la participación de la población en las decisiones políticas y la distribución de ingresos.

Si la expansión de la oferta era una respuesta no a los incentivos de precio sino más bien a una sustancial disminución en los costos que aumentó las ganancias y si esto se debía principalmente a la construcción de redes ferroviarias, puertos e infraestructura general que precedió al brote de las exportaciones, cómo se financió esta importante formación de capital?

Aquí debemos notar los siguientes puntos:

1. Argentina no producía entonces bienes de capital, ferrocarriles, maquinarias, etc.
2. El excedente de la producción local que no era exportado era pequeño. Sin exportaciones hubiera sido imposible obtener las divisas para adquirir bienes de capital.
3. No había, por lo tanto, otra alternativa que importar los bienes de capital y exportar para obtener las divisas para pagar por las importaciones.
4. Para exportar, sin embargo, era esencial la construcción previa de ferrocarriles, carreteras

y puertos.

5. Por lo tanto, los bienes de capital debían ser importados para desarrollar una subsecuente capacidad de exportación. La diferencia entre el valor de las importaciones y el de las exportaciones era cubierta por los créditos obtenidos en el exterior.

6. Estas circunstancias colocaron repetidamente a la economía argentina en una posición extremadamente delicada.

Como hemos visto, cada período de expansión necesitaba de un importante aumento en las importaciones que, en gran medida eran pagadas por los créditos externos. Las crisis ocurrían cuando las exportaciones eran insuficientes para pagar las importaciones y la deuda y estas crisis condujeron a una reducción en las importaciones y a una consecuentemente reducción en la tasa de formación de capital. Esta situación estructural en relación con el sector externo era responsable por los ciclos de estancamiento y de movimiento y de la inestabilidad que han caracterizado a la economía argentina por tanto tiempo.

En lo que se refiere al primer enunciado –referente a que Argentina no producía bienes de capital–, puede argumentarse que no necesitaba hacerlo para industrializarse, que el proceso de industrialización podía empezar sin la adquisición de equipo pesado y sofisticado. Por ejemplo, la industrialización podría haber empezado con la producción local de textiles. Esto es cierto. En realidad, este era el modelo de industrialización en otras partes del mundo. Sin embargo, este argumento no reconoce que las diferencias regionales hacían imposible el desarrollar un mercado nacional sin una red de transporte. En realidad, la mayoría de los argumentos sobre las posibles estrategias alternativas para Argentina en lo relativo al desarrollo implícitamente se refieren a la experiencia europea, donde los mercados se desarrollaron primero a nivel local, luego a nivel regional y finalmente a nivel nacional. La experiencia de Estados Unidos, como la de Argentina se basaba en el desarrollo de mercados nacionales como forma de integrarse al mercado mundial. O sea, la formación del mercado nacional fue posible por estar este unido al mercado mundial.

El desarrollo de la agricultura necesitaba de una reasignación proporcional de recursos diferente, de clases específicas de modelos de asentamiento, de redes de transporte, y de centros urbanos, así como también de una distribución del ingreso más equilibrada.

Consecuentemente, el uso de un recurso abundante (tierra) que permitía una poderosa expansión en las exportaciones, generaba un superávit significativo. Aunque al principio los bienes de capital eran obtenidos por medio del endeudamiento externo, o de inversiones extranjeras, la proporción de la deuda que hasta 1890 había sido el elemento financiero dinámico se hizo menos importante cuando las exportaciones reemplazaron el pedido de préstamos como medio para obtener fondos para importar bienes de capital.

Esto no sólo permitió la construcción del capital social necesario que hizo posible el desarrollo de la Argentina moderna. También permitió la capitalización del campo y la provisión de bienes de capital a un sector industrial creciente. Aunque este sector era prácticamente inexistente a fines de siglo, para 1914 proveía una importante parte del consumo doméstico (90% de los productos comestibles, 88% de la vestimenta, 80% de la construcción, 4% de los productos químicos y 33% de los metales).

Otro factor importante fue la política educativa del gobierno que proveyó educación primaria obligatoria y gratuita, pagada por el gobierno, para todos los habitantes del país. Esta política afectaba no sólo a la población nativa, que era mayormente analfabeta, sino también a la población inmigrante, una alta proporción de la cual provenía de países con altos niveles de analfabetismo. La educación, por lo tanto, ayudó a integrar al inmigrante a la sociedad argentina difundiendo símbolos nacionales y también, en muchos casos, enseñando español, lectura y escritura. La

política educativa del gobierno fue una importante inversión para desarrollar tanto la calidad de los habitantes nativos como el capital humano inmigrante. También tuvo importantes efectos sobre la distribución del ingreso. Por otro lado, una mejora en la calidad de la mano de obra permitía un aumento en los ingresos de los trabajadores. Además, una masa trabajadora que, al menos, sabía leer y escribir estaba en una mejor posición para reclamar una participación mayor en la riqueza nacional.

Otro factor que ha sido destacado a lo largo del presente trabajo tiene que ver con la distribución regional del ingreso generado por las exportaciones. Los observadores han insistido durante años en que el desarrollo de los 600 km. en torno a Buenos Aires se logró a costa del empobrecimiento del interior. Han sostenido que este hecho resultó en una distribución regional de la riqueza altamente desigual que ha perdurado hasta el día de hoy.

Es importante precisar a qué área del interior nos estamos refiriendo. No hay duda de que el antiguo noroeste, que durante el siglo dieciocho había estado orientado hacia los mercados del Alto Perú, no pudo encontrar durante el siglo diecinueve mercados sustitutos en el Litoral, para colocar su producción. Pero también es cierto que las provincias ribereñas ya se habían desarrollado significativamente para la década de 1880.

Por cierto, el aspecto más importante del nuevo realineamiento regional después de 1880 estaba dado por la integración de gran parte del interior con la región costera pampeana, mientras que las provincias de la Mesopotamia que habían sido parte del Litoral ribereño, entraron en un período de decadencia. Córdoba, Tucumán en el Norte y Mendoza en el lejano oeste, así como las nuevas regiones sur y este de Buenos Aires y la provincia de La Pampa, fueron integradas en la nueva economía regional del área pampeana.<sup>19</sup> Las provincias ribereñas fueron soslayadas. La economía de la nación se desarrolló en torno al puerto y las regiones que habían estado previamente vinculadas a otros mercados se integraron al mercado nacional.

Este desarrollo fue acompañado por el descenso de provincias específicas en el viejo interior, no tanto como consecuencia del crecimiento de la región inmediatamente circundante en torno al puerto de Buenos Aires, sino más bien del crecimiento de las provincias vecinas. De esta forma las economías locales de Catamarca y La Rioja fueron absorbidas por Tucumán, Mendoza y Córdoba; y la de Santiago del Estero por Tucumán, Córdoba, Jujuy y Salta. Pero esto no significa que la totalidad del interior se empobreció. Como hemos visto, fueron las provincias Mesopotámicas las que entraron en un largo período de declive puesto que perdieron la ventaja del transporte fluvial con la aparición de los ferrocarriles. Estas provincias habían atravesado un período de crecimiento significativo aunque no duradero hacia el final del siglo diecinueve.

---

<sup>19</sup> Balán hace referencia al desarrollo de las industrias del azúcar y el vino en Tucumán y Mendoza, respectivamente, como instancias de integración en el mercado nacional, donde las transformaciones extendían su radio de influencia desde los mercados locales hacia los nacionales, en desmedro de los espacios provinciales. Respecto del fracaso relativo de otras provincias, Balán sostiene que pueden haber sido responsables la escasez de recursos y las dificultades del transporte, entre otras razones (1978: 49 ss.).

## Bibliografía

- Alvarez, Juan  
1929 **Temas de historia económica argentina**, Buenos Aires, El Ateneo.  
1914 **Estudio sobre las guerras civiles argentinas**, Buenos Aires, Juan Roldán.
- Aparicio, Francisco de  
1961 **La Argentina: Suma de geografía**, Buenos Aires, Peuser, vol. 3.
- Baily, Samuel L.  
1980 "Marriage Patterns and Immigrant Assimilation in Buenos Aires, 1882-1923", **Hispanic American Historical Review** 60, febrero.
- Balán, Jorge  
1978 "Una cuestión regional en la Argentina: burguesías provinciales y el mercado nacional en el desarrollo agro-exportador", **Desarrollo Económico**, abril-junio.
- Baldwin, Robert  
1946 "Patterns of Development in Newly Settled Regions", en J. Friedman y W. Alonso (eds.) **Regional Development and Planning**, Cambridge, Mass., MIT Press.
- Brown, Jonathan  
1979 **A Socio-Economic History of Argentina, 1776-1860**, Cambridge, Cambridge University Press.
- Burgin, Miron  
1946 **The Economic Aspects of Argentine Federalism, 1820-1852**, Cambridge, Mass, Cambridge University Press.
- Castro, Donald  
1972 **The Development of Argentine Immigration Policy, 1892-1914**, Ann Arbor, University of Michigan, microfilm.
- Cortés Conde, Roberto  
1973 "Patrones de asentamiento y explotación agropecuaria en los nuevos territorios argentinos (1890-1910)", en **Tierras nuevas, expansión territorial y ocupación del suelo en América (siglos XVI-XIX)**, México, El Colegio de México.  
1968 "Tendencias en el crecimiento de la población urbana en Argentina", **Verhandlungen des XXXVIII Internationalen Amerikanistenkongresses**, Stuttgart-Munich, agosto, tomo IV.
- Cortés Conde, Roberto y N.L. Nisnovich  
1972 "El desarrollo agrícola en el proceso de urbanización", en Richard Schaedel y otros (eds.) **Urbanización y proceso social en América**, Lima, Instituto de Estudios Peruanos.
- Cortés Conde, Roberto; Tulio Halperin Donghi y Haydée Gorostegui de Torres  
s/f **El comercio exterior argentino**, vol. 1: "Exportaciones" (mimeo).
- Di Tella, Guido y Manuel Zymelman  
1967 **Las etapas del desarrollo económico**, Buenos Aires, Eudeba.

- Díaz Alejandro, Carlos  
 1970 **Essays on the Economic History of the Argentine Republic**, New Haven, Conn., Yale University Press.
- Diéguez, Héctor L.  
 1972 "Crecimiento e inestabilidad del valor y el volumen físico de las exportaciones argentinas en el período 1864-1963", **Desarrollo Económico**, vol XII, 46, julio-setiembre, pp. 333-349.
- Fliess, Alois E.  
 1892 **La producción agrícola y ganadera de la República Argentina en el año 1891**, Buenos Aires, Imprenta de la Nación.
- Fishlow, Albert  
 1965 **American Railroads and the Transformation of the Antebellum Economy**, Cambridge, Mass., Harvard University Press.
- Fogel, Robert  
 1964 **Railroads and American Economic Growth**, Baltimore, The John Hopkins Press.
- Foggarty, John  
 1979 "Australia y Argentina en el período 1914-1923", en John Foggarty; Ezequiel Gallo y Héctor L. Diéguez (eds.) **Argentina y Australia**, Buenos Aires, Instituto Torcuato Di Tella.
- Ford, Alex George  
 1962 **The Gold Standard, Britain and Argentina**, Oxford, Clarendon Press.
- Gallo, Ezequiel  
 1970 "Agrarian Expansion and Industrial Development in Argentina, 1880-1930", en Raymond Carr (ed.) **Latin American Affairs**, Londres, Oxford University Press.
- Gibson, H.  
 1909 "La evolución ganadera", en **Censo agropecuario nacional. La ganadería y la agricultura en 1908**, vol. 3, Buenos Aires.
- González, Alberto Rex y José A. Pérez  
 1972 **Argentina indígena. Vísperas de la Conquista**, Buenos Aires, Paidós.
- Goodwin Jr., Paul B.  
 1977 "The Central Argentine Railway and the Economic Development of Argentina, 1854-1881", **Hispanic American Historical Review** 57, noviembre.  
 1971 **The British Owned Railroads and the Unión Cívica Radical: A Study on the Political Issues of Foreign Capital, 1916-1930**, Ann Arbor, University of Massachusetts, microfilm.
- Halperin Donghi, Tulio  
 1973 "Expansión de la frontera de Buenos Aires", en A. Jara (ed.) **Tierras nuevas**, México, El Colegio de México.  
 1972 **Revolución y Guerra**, Buenos Aires, Siglo XXI.

- Hanson, Simon G.  
 1938 **Argentine Meat and the British Market**, Stanford, California, Stanford University Press; Londres, Oxford University Press.
- Hirschman, Albert O.  
 1960 **The Strategy of Economic Development**, New Haven, Conn., Yale University Press.
- Latzina, Francisco  
 1909 "El comercio argentino antaño y hogaño", en **Censo agropecuario nacional -La ganadería y la agricultura en 1908**, Buenos Aires, Talleres de Publicaciones de la Oficina Meteorológica Argentina, vol. 3.
- Levene, Ricardo  
 1952 **Investigaciones acerca de la historia económica del Virreinato del Plata**, Buenos Aires, El Ateneo, segunda edición.
- Mulhall, M.G.  
 1892 **Handbook of the River Plate**, Buenos Aires, M.G. y E.T. Mulhall, Standard Court.
- Myint, Hla  
 1958 "The Classical Theory of International Trade and the Underdeveloped Countries", **The Economic Journal**, 68, 270, pp. 317-337.
- Randle, P.  
 1969 **La ciudad pampeana**, Buenos Aires, Eudeba.
- San Romáu de Franco, Cristina  
 1979 **La provincia de Buenos Aires en la década del 70: aspectos demográficos, económicos y políticos**, Tucumán, Primeras Jornadas de Historia por Centros de Investigación de Nivel Universitario.
- Szuchman, Mark D.  
 1977 "The Limits of the Melting Pot in Urban Argentina: Marriage and Integration in Córdoba, 1868-1905", **Hispanic American Historical Review**, febrero.
- Tornquist, Ernesto  
 1919 **Economic Development in the Argentine Republic in the Last Fifty Years**, Buenos Aires.
- Watkins, Melville H.  
 1963 "A Staple Theory of Economic Growth", **The Canadian Journal of Economic and Political Science**, 29, 2, mayo.
- Wright, Winthrop  
 1974 **British-Owned Railways in Argentina: Their Effect on Economic Nationalism, 1864-1948**, Austin, University of Texas Press.
- Zalduendo, Eduardo  
 1975 **Libras y rieles**, Buenos Aires, El Coloquio.

**Cuadro 1: Valor de las exportaciones, importaciones e ingresos de la Aduana de Buenos Aires, 1748-1833 (en millones de pesos fuertes)\***

Año	Exportaciones	Importaciones	Ingresos del Gobierno	Ingresos Aduaneros**
1748-1753	1.6	-	-	-
1792	4.5	-	-	0.5
1793	3.7	-	-	0.4
1794	5.7	-	-	0.4
1795	5.1	-	-	0.3
1796	5.5	-	-	-
1797	-	-	-	0.4
1819	-	3.7 <sup>1**</sup>	-	-
1822	5.0	9.9 <sup>2**</sup>	2.5	1.9
1823	-	-	2.8	1.6
1824	-	-	2.6	2.0
1825	5.5	7.8 <sup>3</sup>	3.2	2.3
1829	5.2	7.4 <sup>3**</sup>	1.6 <sup>3**</sup>	1.3 <sup>3**</sup>
1830	-	-	1.6 <sup>3**</sup>	1.2 <sup>3**</sup>
1833	-	-	1.6 <sup>3**</sup>	1.2 <sup>3**</sup>
1836	3.4 <sup>**</sup>	-	-	-
1837	5.6	6.9 <sup>3**</sup>	-	1.1 <sup>3**</sup>
1838	2.9 <sup>**</sup>	2.8 <sup>3**</sup>	-	-
1839	1.6 <sup>**</sup>	1.3 <sup>3**</sup>	-	0.1 <sup>3**</sup>
1840	-	-	0.3 <sup>3**</sup>	0.2 <sup>3**</sup>
1842	7.2	-	1.9 <sup>3**</sup>	1.8 <sup>3**</sup>
1843	8.3	-	2.2 <sup>3**</sup>	2.0 <sup>3**</sup>

Fuentes: Excepto en los casos indicados en las notas 1-4, todas las cifras están tomadas de las siguientes fuentes generales: Francisco Latzina, "El comercio argentino antaño y hogaño", en **Tercer Censo Nacional, 1914**, Buenos Aires, Rasso, 1917, p.9 (promedio anual) y Ricardo Levene (1952).

<sup>1</sup> Estimación de W. Parish en R.A. Humphreys, **British Consular Reports on Trade and Politics of Latin America, 1824-1826**. London, 1940, p.56. Original en libras esterlinas (1 libra est.= 5 pesos oro).

<sup>2</sup> Francisco Latzina, cit., pp. 3-54.

<sup>3</sup> Miron Burgin (1946: 66,81,222,242,254,347). Los datos para 1829, 1830, 1833, 1837, 1838, 1839, 1840, 1842, 1843, 1845, 1849 y 1850 aparecen en moneda papel y convertida de acuerdo a Latzina, cit., p. 267.

<sup>4</sup> Woodbine Parish, **Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata**, B.Aires, Hachette, 1958, p. 526-527.

\* Las diferentes denominaciones monetarias son indicadas en este trabajo tal como aparecen en las fuentes, y las equivalencias entre ellas se detallan en el Apéndice I.

\*\* Datos en pesos oro.

\*\* Los ingresos de la Aduana de Buenos Aires durante los años 1837-1851 incluyen derechos de embarque. Esos derechos no representan un monto significativo. Entre 1822 y 1834 rondaron el 1% de los ingresos provinciales.

**Cuadro 2: Promedio anual de exportaciones de derivados de la ganadería por el puerto de Buenos Aires, 1811-1860 (miles de unidades o toneladas)**

Productos	1810-19	1820-29	1830-39	1840-49	1850-59
Cueros (u)	575	624	800	2.304	1.762
Tasajo (tn)	1	2	10	21	19
Lana (tn)	-	-	2	6	10
Grasa (tn)	1	-	2	10	8

Fuente: Brown (1979: 80)

**Cuadro 3: Población según regiones, 1809-1869 (en porcentaje de los totales nacionales)**

Región	1809	1869
<b>Litoral</b>		
Buenos Aires	22.7	28.7
Santa Fe	3.2	5.1
Entre Ríos	4.2	7.7
Corrientes	3.2	7.4
Litoral, subtotal sin Buenos Aires	10.6	20.2
Total	33.3	48.9
<b>Centro Norte</b>		
	14.8	12.1
Santiago del Estero	10.1	7.7
	3.2	2.8
	5.9	4.6
Tucumán	8.4	6.3
Salta	6.4	5.1
Jujuy	2.9	2.3
Total	51.7	40.9
<b>Cuyo</b>		
Mendoza	5.2	3.8
San Juan	5.4	3.5
San Luis	3.9	2.8
Total	14.5	10.1

Fuente: Primer Censo de la República Argentina verificado los días 15, 16 y 17 de Septiembre de 1869, bajo la dirección de Diego G. de la Fuente, Buenos Aires, Imprenta del Porvenir, 1872.

**Cuadro 4: Población de vacunos y ovinos, 1864-1884  
(millones de cabezas)**

	1864	1884	Porcentaje de incremento
Vacunos	10.2	14.1	38
Ovinos	23.1	70.0	203

Fuente: M.G. Mulhall (1892)

**Cuadro 5: Exportaciones de los principales productos, 1854-1883 (millones de dólares)**

Producto	1854	1863	1873	1883
Lanas	3	10	21	31
Cueros ovinos	-	1	5	5
Cueros vacunos	4	7	6	9
Grasas	4	6	8	2
Carnes	3	3	4	5
Granos y Cereales	-	-	-	5
Otros	1	1	2	3
Total	15	28	46	60

Fuente: Mulhall (1892: 24). Las estimaciones difieren de acuerdo a las fuentes. Las de los Anuarios coinciden con los datos oficiales; las de Mulhall y Cortés Conde y otros (s/f), han sido revisadas.

**Cuadro 6: Tierras dedicadas a la agricultura, 1854-1884**

Año	Hectáreas	Acres	Acres por Persona
1854	156.000	375.000	0.36
1864	211.000	506.000	0.33
1874	344.000	825.000	0.38
1884	1.730.000	4.260.000	1.48

Fuente: Mulhall (1892: 30)

**Cuadro 7: Expansión ferroviaria, 1857-1880 (todas las unidades en miles por año)**

Año	Ferrocarriles (km acumulados)	Pasajeros	Carga (tn)	Nº de inmigrantes
1857	0.0	-	-	-
1865	0.2	747.6	71.7	4.9
1870	0.7	1.948.5	274.5	11.7
1875	1.4	2.597.1	660.9	42.0
1880	2.3	2.751.5	772.7	41.6

Fuente: Files (1892: 117); Emilio Reuelto, *Medio siglo de estadística ferroviaria, 1880-1930*, Buenos Aires, Bibl. Ferroviaria Argentina, 1930, p.23; Tornquist (1919: 15).

**Cuadro 8: Comercio de cabotaje en el puerto de Buenos Aires, 1856-1880 (en miles)**

Año	Arribos		Salidas	
	Nº de embarcaciones	Tonelaje	Nº de embarcaciones	Tonelaje
1856	0.6	137.5	-	-
1865	3.9	107.9	4.3	111.9
1868	1.3	41.3	3.8	103.0
1880	5.2	201.4	5.3	193.1

Fuentes: Registro estadístico del Estado de Buenos Aires 1856, Buenos Aires, 1856; y Anuario estadístico de la República Argentina correspondiente a los años 1865, 1868 y 1880.

**Cuadro 9: Ingresos del Gobierno, 1873-1876 (en millones de pesos fuertes)**

Año	Ingresos fiscales
1873	20.0
1874	15.9
1875	14.2
1876	13.5

Fuente: Extracto estadístico de la República Argentina correspondiente al año 1915, Buenos Aires, Cía. Sudamericana de Billetes de Banco, 1916.

**Cuadro 10: Deuda Pública Nacional, 1881-1885 (miles de pesos oro)**

Fuente	Valor nominal	Valor real	Servicio
Bancos y moneda	26.561	22.258	1.487
Ferrocarriles	53.112	46.990	3.240
Ciudad de La Plata	21.517	19.892	1.566
Total	101.190	89.140	6.233

Fuente: John H. Williams, *Argentine International Trade Under Inconvertible Paper Money, 1880-1900*, New York, Greenwood Press, 1969, p. 41.

**Cuadro 11: Deuda Pública en 1891 (miles de pesos oro)**

Fuente	Monto
Nacional	205.5
Provincial	143.0
Municipal	25.0
Intereses vencidos	10.3
90% deuda interna en oro	11.9
Garantías ferroviarias	81.8
Total de la deuda externa	477.0

Fuente: John H. Williams, cit., p. 100.

**Cuadro 12: Exportaciones per cápita, 1880-1890 (miles de pesos oro)**

Año	Valores corregidos	Exportaciones per cápita
1880	28.7	23.4
1885	25.0	29.1
1890	19.2	29.8

Fuentes: Cortés Conde y otros (s/f), y "Datos de población" en *Anuario de la Sociedad Rural Argentina*, Buenos Aires, 1928-35. *Extracto estadístico de la República Argentina correspondiente al año 1915*, cit.

**Cuadro 13: Importaciones per cápita, 1880-1890 (miles de pesos oro)**

Año	Importaciones per cápita
1880	18.2
1885	32.2
1890	42.1

Fuente: *Extracto estadístico de la República Argentina correspondiente al año 1915*, Buenos Aires, Cía Sudamericana de Billetes de Banco, 1916.

**Cuadro 14: Comercio exterior argentino: Valor de las exportaciones de los principales productos ganaderos y de la agricultura, y valor total de las exportaciones, 1880-1890 (en millones de pesos oro)**

Año	(1) Tasajo (%)	(2) Carne congelada (%)	(3) Cueros vacunos (%)	(4) Carne salada (%)	(5) Cueros ovinos (%)	(3-5) Total cueros (%)	(6) Lana (cruda) (%)	(7) Grasas (%)	(1-7) Total productos ganaderos (%)	(8) Trigo (%)	(9) Maíz (%)	(10) Lino (%)	(8-10) Total productos agricultura (%)	Total productos ganadería y agricultura (%)	Total valor de exportaciones (millones pesos oro)	Valores* corregidos	Valores oficiales
1880	5.3	-	18.0	5.2	11.8	35.0	42.9	2.5	85.7	0.1	0.5	0.1	0.7	86.4	71.7		
1881	5.6	-	17.1	5.4	8.5	31.0	47.9	2.7	87.2	-	0.8	1.0	1.8	89.0	59.6	58	
1882	6.8	-	14.0	5.6	6.2	25.8	55.6	4.9	93.1	0.1	3.7	2.9	6.7	99.8	66.7	60	
1883	3.9	-	12.0	4.1	8.1	24.2	51.2	4.0	83.3	3.3	0.7	1.7	5.7	89.0	66.5	60	
1884	2.8	-	15.9	5.2	5.5	26.6	46.0	3.2	73.0	5.9	3.0	2.4	11.3	89.9	70.6	68	
1885	4.3	0.1	16.5	8.0	4.6	29.1	42.7	4.9	81.0	3.1	3.9	3.5	10.5	91.5	72.0	84	
1886	4.9	0.4	10.5	5.1	4.3	19.9	55.1	2.0	81.9	2.3	5.8	1.9	10.0	91.9	70.3	70	
1887	3.7	0.9	12.8	6.2	6.3	25.3	40.5	0.8	70.3	10.2	7.6	3.8	21.6	91.9	76.1	84	
1888	2.3	1.5	9.6	6.0	6.2	21.8	45.0	1.8	70.9	8.9	5.7	2.0	16.5	87.4	66.3	100	
1889	5.1	1.1	8.0	6.6	9.3	23.9	44.5	2.3	76.8	1.2	10.3	1.4	12.9	89.7	65.4	123	
1890	5.2	0.9	8.2	7.7	6.6	22.5	35.5	2.3	65.5	19.5	10.9	1.4	25.8	91.3	73.6	101	

Fuente: Cortés Conde y otros (s/f).

\* Corresponde a los valores corregidos citados en el texto. Una comparación con la columna de "Valores oficiales" destaca las diferencias mencionadas en el texto.

**Cuadro 15: Balanza comercial y balanza de pagos, 1881-1885 (millones de pesos oro)**

Año	Exportaciones	Importaciones	Balance	Nuevos créditos	Intereses	Balance	Créditos (Exportaciones + Nuevos créditos)	Débitos (Importaciones + Intereses)	Balance (Créditos - Débitos)
1881	57.9	55.7	+ 2.2	14.0	11.9	+ 2.1	72.0	67.6	+ 4.3
1882	60.3	61.2	- 0.8	25.2	15.7	+ 9.5	85.6	76.9	+ 8.7
1883	60.2	80.4	- 20.2	47.3	19.4	+ 27.5	107.6	99.9	+ 7.8
1884	68.0	94.0	- 26.0	39.7	27.5	+ 12.1	107.7	121.6	- 13.8
1885	83.8	92.2	- 8.3	38.7	22.6	+ 16.1	122.6	114.8	+ 7.7

Fuente: John H. Williams, cit., pp.45,46,47.

**Cuadro 16: Balanza de pagos, 1886-1889 (millones de pesos oro)**

Año	Créditos			Débitos			Balanza de pagos (Total Créditos - Total Débitos)
	Exportaciones	Crédito externo	Total	Importaciones	Intereses	Total	
1886	70	67	137	95	27	122	+ 15
1887	84	153	237	117	37	154	+ 83
1888	100	248	348	128	50	178	+ 170
1889	90	154	244	164	59	224	+ 19
1890	100	45	146	142	60	202	+ 56
1891	103	8	111	67	32	98	+ 12

Fuente: John H. Williams, cit., p. 104.

**Cuadro 17: Composición de la deuda externa argentina, 1894-1913 (miles de pesos oro)**

	Balance al 31/12/1894	Balance al 31/12/1913
Capital social	138.1	165.0
Ferrocarriles	35.2	80.5
Otros	102.9	84.5
Inversiones no reproductivas	18.5	28.4
Financiamiento	62.3	115.0
Total de la Deuda Externa	219.0	309.0

Fuente: Para 1894: *The Argentine Year Book*, Buenos Aires, John Grant and Son, 1902. Para 1913: *The Argentine Year Book*, Buenos Aires, Robert Grant, 1914.

**Cuadro 18: Garantías ferroviarias pagadas por el gobierno en relación a las exportaciones, la deuda externa y los gastos del gobierno nacional, 1874-1890 (millones de pesos oro)**

Año	(1) Pago de garantías ferroviarias	(2) Exportaciones*		(3) Garantías pagdas como por ciento de las exportaciones		(4) Intereses sobre la deuda externa	(5) Garantías pagadas en por ciento de los Intereses	(6) Gastos del gobierno nacional	(7) Garantías pagadas como por ciento de los gastos del gobierno
		Valores oficiales (a)	Valores corregidos (b)	Valores oficiales	Valores corregidos				
1874-1882	2.7	-	-	-	-	-	-	-	-
1883-1886	1.8	-	-	-	-	-	-	-	-
1887-1888	3.8	84.4	76.1	4.5	5.0	49.5	7.7	65**	5.8**
								76***	-
1889	3.1	90.1	65.4	3.6	4.9	59.8	5.2	107	2.9
1890	3.1	100.8	73.6	3.0	4.2	60.2	5.1	95	3.3
Total	14.5								

Fuentes: Para la columna (1) Mulhall (1892: 26); para las columnas (2) a (6): Williams, op.cit., p. 101.

\* Las inversiones directas en las compañías ferroviarias, aun garantizadas por el estado, permitieron la importación de bienes de capital valuados en 15 millones de libras esterlinas en 1884 (75 millones de pesos oro), y en 68.8 millones de libras esterlinas en 1890 (344 millones de pesos oro). Ver Mulhall (1892: 237). Dado que representa aproximadamente cinco veces el valor de las exportaciones anuales, no habría sido posible que las importaciones alcanzaran esa magnitud, solamente mediante las exportaciones, antes de 1890.

\*\* Este monto corresponde solo al año 1887.

\*\*\* Este monto corresponde solo al año 1888.

**Cuadro 19: Promedio quinquenal de arribos de inmigrantes, 1880-1884 y 1885-1889 (miles)**

Años	Promedio
1880-1884	41
1885-1889	128

Fuente: República Argentina, Ministerio de Hacienda, Dirección General de Estadística de la Nación, *La población y el movimiento demográfico de la República Argentina en los años 1939 y 1938 y síntesis de los anteriores*, Informe 78, Ser. D 6, B. Aires, 1940, pp. 146-147.

**Cuadro 20: Diferencias en la tasa de crecimiento de la población de Buenos Aires e incremento del área cultivada, 1855-1895**

Población		Diferencia con el período previo
Buenos Aires	1869-1890	0.1% (1855-1869)
	1890-1895	-1.6% (1869-1890)
Area cultivada	1888-1895	0.9% (1872-1888)

Fuente: Cortés Conde (1968: 268).

**Cuadro 21: Balanza internacional de pagos, 1895-1900 (miles de pesos oro)**

Año	Balanza de Préstamos			Balanza comercial			Balanza de pagos
	(1) Préstamos	(2) Intereses	(3) Balance (1) - (2)	(4) Exportaciones	(5) Importaciones	(6) Balance (4) - (5)	(3) + (6)
1895	17.197	38.149	-20.952	120.068	95.096	+24.971	+4.019
1896	37.144	39.863	-2.719	116.802	112.164	+4.638	+1.919
1897	38.295	43.985	-5.690	101.169	98.289	+2.880	-2.810
1898	46.063	50.530	-4.467	133.829	107.429	+26.400	+21.934
1899	24.966	54.698	-29.732	184.918	116.851	+68.067	+38.335
1900	27.540	58.575	-31.035	154.600	113.485	+41.115	+10.082

Fuente: Williams, *Argentine International Trade*, p. 152.

**Cuadro 22: Area sembrada con trigo y maíz (miles de hectáreas)**

Provincia	Trigo			Maíz		
	1872	1881	1888	1872	1881	1888
Buenos Aires	50	89	247	-	100	510
Santa Fe	36	184	402	1.7	41	61
Córdoba	13	-	56	36.6	-	79
Entre Ríos	8	-	67	-	-	49
San Juan	8	13	-	18.6	-	-
La Pampa	-	-	-	-	-	5
Mendoza	-	-	-	47.1	-	-
Total nacional	130	286	815	-	-	802

Fuente: 1872: Segundo censo de la República Argentina, mayo 10 de 1895; censos complementarios, vol. III, B. Aires, 1898. 1881: Alois Fliess (1892); y Gabriel Carrasco, Descripción geográfica y estadística de la Provincia de Santa Fe, B. Aires, Stiller y Laas, 1886. 1888: F. Latzina, L'Agriculture et l'élevage dans la République Argentine d'après le recocement de la premiere quinzaine d'octobre de 1888, Paris, Mouillot, 1889.

**Cuadro 23: Los precios en Argentina y los Estados Unidos: La paridad del peso argentino en pesos oro\* y la relación peso - dolar, 1882-1907**

Año	(1) Precios relativos Argentina-Estados Unidos (1882 = 1.0)	(2) Precio del oro en pesos papel	Subvaluación: Relación Peso papel - dolar	
			(2) - (1) x 100	(1)
1882	1.00	1.00		-
1883	0.98	1.00		2
1884	0.99	1.00		1
1885	0.91	1.37		50
1886	0.93	1.39		49
1887	1.31	1.35		3
1888	1.31	1.48		13
1889	1.36	1.91		40
1890	1.67	2.51		50
1891	1.89	3.87		105
1892	1.67	3.32		98
1893	1.53	3.24		111
1894	1.94	3.57		84
1895	2.16	3.44		59
1896	2.35	2.96		25
1897	2.14	2.11		-1
1898	1.77	2.58		45
1899	1.44	2.25		56
1900	1.61	2.31		43
1901	1.85	2.27		23
1902	1.83	2.27		24
1903	1.79	2.27		27
1904	1.77	2.27		28
1905	1.82	2.27		25
1906	1.98	2.27		15
1907	2.00	2.27		14

Fuentes: Argentina: R. Cortés Conde, *El progreso argentino, 1880-1914*, B. Aires, Sudamericana, 1979. Estados Unidos: *Historical Statistics of the United States*; *Colonial Times to 1957*, Washington, 1960.

\* El peso oro era casi equivalente al dolar.

**Cuadro 24: Comercio exterior argentino: total de exportaciones y valores de los principales bienes (en porcentaje del total), 1891-1930**

Año	(1) Carne salada	(2) Carne vacuna congelada	(3) Carne ovina congelada	(4) Cuero vacuno (seco)	(5) Cuero vacuno (salado)	(6) Cuero ovino	(4-6) Total	(7) Lana	(8) Grasas	(1-8) Total ganadería	(9) Trigo	(10) Maíz	(11) Lino	(9-11) Total agricultura	(1-11) Total agricultura y ganadería	Valor exportaciones (millones pesos oro)
1891	4.1	-	0.6	5.7	6.9	4.7	17.3	35.0	2.6	59.0	20.3	12.0	0.6	32.9	91.9	80.0
1896	2.3	0.1	3.9	5.0	4.0	3.9	12.9	30.1	2.1	47.5	10.2	12.7	5.5	28.4	75.9	125.4
1901	1.6	3.3	4.5	5.0	3.1	4.0	12.1	25.8	2.2	45.0	15.1	10.8	9.5	35.4	80.0	173.9
1906	0.2	6.1	3.1	3.6	2.8	2.8	9.2	19.7	1.2	36.4	22.4	18.0	8.7	49.1	85.5	298.4
1911	0.5	10.0	3.6	4.5	5.8	2.1	12.4	15.0	3.8	41.7	24.0	0.8	10.0	34.8	76.5	335.3
1920	-	9.4	1.4	0.6	3.1	0.4	4.1	6.7	1.6	28.7	33.6	16.2	11.3	61.1	89.9	970.0
1930	-	2.9	2.4	1.0	5.3	0.7	7.0	6.7	1.4	17.1	15.2	17.7	14.5	47.4	64.5	605.1

Fuente: Cortés Conde y otros (s/f).

**Cuadro 25: Cargamentos ferroviarios: Proporción sobre el total de los diferentes tipos de carga, 1901-1914**

Año	(Cereales)	Total agricultura	Carnes	Ganadería	Industria y minería	Materiales de construcción	Combustibles y otros
1901	(23.59)	27.34	2.65	8.04	11.46	11.22	39.29
1906	(29.85)	33.22	1.20	6.37	11.32	13.93	33.96
1911	(19.66)	34.37	1.04	12.20	11.74	16.18	34.47
1914	(25.67)	29.66	0.78	12.38	13.77	11.86	31.55

Fuente: Rebuelto, Medio siglo de estadísticas ferroviarias, 1880-1930, p. 23.

**Cuadro 26: Capital industrial deflacionado según el índice de precios implícitos de las exportaciones\* 1881-1913 (miles de pesos corrientes)**

	1881 (1.09)**	1887 (1.23)**	1895 (2.86)**	1904 (2.25)**	1908 (2.50)**	1909 (3.06)**	1910 (3.29)**	1913 (3.32)**
Capital	-	15.833	41.244	43.899	106.599	105.927	-	164.956
Buenos Aires	16.396	-	24.802	26.666	55.666	-	-	141.844
Santa Fe	-	15.357	11.552	-	-	-	15.079	56.632
Córdoba	-	-	2.799	-	-	9.087	-	22.610
Entre Ríos	-	-	8.143	-	-	7.008	-	21.769
Tucumán	-	-	-	-	-	-	-	26.866
La Pampa	-	-	31	-	-	396	-	1.019
Total	-	-	114.474	126.267	-	-	221.152	538.452

Fuentes: Segundo censo de la República Argentina, 1895, B.Aires, 1898; Censo Industrial y comercial de la República Argentina, 1908-1914, B.Aires, Min. de Agricultura, 1915.

\* Dada la importancia de las exportaciones en el PBI, podemos suponer que el índice de precios implícito de las exportaciones puede sustituir el índice general de precios. El índice ha sido construido por Héctor Diéguez, las cifras de volumen físico (en "Crecimiento e inestabilidad del valor y el volumen físico de las exportaciones argentinas en el período 1864-1963", *Desarrollo Económico*, vol XII, 46, jul-set 1972, pp. 333-349) están divididas por la serie de valores de exportación brindados en Cortés Conde y otros (s/f). Conversión a precios de 1900.

\*\* Los coeficientes utilizados para deflacionar fueron tomados de Héctor Diéguez, cit.

**Cuadro 27: Producción industrial deflacionada según el índice de precios implícitos de las exportaciones\* 1887-1913 (miles de pesos corrientes)**

	1887 (1.23)**	1904 (2.25)**	1906 (2.91)**	1908 (2.61)**	1909 (3.06)**	1913 (3.22)**
Capital Federal	38.825	81.534	-	204.844	75.817	205.800
Buenos Aires	-	-	54.305	-	94.806	168.013
Santa Fe	-	-	-	-	-	60.199
Córdoba	-	-	-	-	-	23.046
Entre Ríos	-	-	-	-	-	21.998
La Pampa	-	-	-	-	-	1.248
Total del país	-	-	-	-	401.176	578.195

Fuentes: Idem cuadro 26.

\* y \*\* Idem cuadro 26.

**Cuadro 28: Distribución regional de las industrias (miles)**

<b>Jurisdicción</b>	<b>Capital promedio por fábrica</b>	
	<b>1895</b>	<b>1913</b>
<b>Litoral</b>		
Capital Federal	13.9	53.2
Buenos Aires	12.2	31.6
Santa Fe	11.9	32.2
Entre Ríos	15.7	30.3
	0.8	13.6
	13.1	37.7
<b>Centro</b>		
San Luis	2.9	12.1
	6.3	26.4
	9.5	25.3
<i>Total</i>	6.4	24.3
<b>Andina</b>		
Mendoza	15.8	67.2
San Juan	13.7	28.6
La Rioja	4.6	16.6
Catamarca	1.8	6.1
	12.3	37.9
<b>Norte</b>		
Tucumán	54.5	113.1
Salta	5.4	5.5
	20.2	150.9
	33.7	40.1
<b>Territorios</b>		
Misiones	9.7	24.2
Formosa	24.0	29.2
Chaco	33.3	130.1
La Pampa	2.4	8.7
Neuquén	0.3	27.9
Río Negro	2.9	5.6
Santa Cruz	-	34.7
Chubut	0.8	8.2
Tierra del Fuego	14.3	12.0
Los Andes	-	29.4
<i>Total</i>	11.8	31.0
<b>Total del país</b>	<b>13.5</b>	<b>36.6</b>

Fuentes: 1895: Segundo censo de la República Argentina, cit.; 1913: Tercer censo nacional levantado el 1° de junio de 1914, Buenos Aires, Talleres Gráficos de L.J. Rosso, 1916-1917.

## Apéndice I

### Conversiones monetarias, 1881-1899

---

1 peso fuerte = 1.029 pesos oro (1863-1875)  
1 peso fuerte = 1.033 pesos oro (1876-1881)  
1 peso moneda nacional = 0.44 pesos oro (1899-1914)  
1 libra esterlina = 5.04 pesos oro  
1 dolar = 1.036 pesos oro (1881-1914)

Equivalencia en pesos papel de un peso oro:

1881-1884 = 1.00  
1885 = 1.37  
1886 = 1.39  
1887 = 1.35  
1888 = 1.48  
1889 = 1.80  
1890 = 2.58  
1891 = 3.74  
1892 = 3.29  
1893 = 3.24  
1894 = 3.58  
1895 = 3.44  
1896 = 2.96  
1897 = 2.91  
1898 = 2.57  
1899 = 2.25

---

Fuente: J. Alvarez, *Temas de historia económica argentina*, Buenos Aires, El Ateneo, 1929.