

ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA



# NUEVA HISTORIA DE LA NACIÓN ARGENTINA

---

TOMO VI

PLANETA

señaladas en VICENTE VÁZQUEZ-PRESEDO, *El caso argentino. Migraciones de factores, comercio exterior y desarrollo, 1875-1914*, Buenos Aires, 1971, y han sido enfatizadas por D. C. M. PLATT, *Latin America and the British Trade 1806-1914*, Londres, 1972. Para estudios sobre el sector industrial y los saladeros en el período previo a la gran expansión de las últimas décadas del siglo XIX, véase JUAN CARLOS NICOLAU, *Antecedentes para la historia de la industria argentina*, Buenos Aires, 1968, e *Industria argentina y aduana, 1835-1854*, Buenos Aires, 1975; JONATHAN C. BROWN, *A Socioeconomic History of Argentina 1776-1860*, Cambridge, 1979; ALFREDO J. MONTOYA, *Historia de los saladeros argentinos*, Buenos Aires, 1970, y *La ganadería y la industria de la salazón de carnes en el período 1810-1862*, Buenos Aires, 1971. Para las economías regionales hacia 1914, puede verse DAVID ROCK, "Argentina en 1914", en LESLIE BETHEL (ed.), *Historia de América Latina*, vol. 10, Barcelona, 1992.

La bibliografía sobre la historia económica del período y, en particular, los trabajos que estudian el crecimiento industrial y los dedicados a la historia de empresas son analizados en HALPERIN DONGHI, "Argentina", *op. cit.*, y "Un cuarto de siglo de historiografía argenti-

na (1960-1985)", *Desarrollo Económico*, vol. 25, n° 100, Buenos Aires, 1986; J. C. KOROL e HILDA SABATO, "Incomplete Industrialization: An Argentine Obsession", *Latin American Research Review*, XXV, 1, 1988; M. I. BARBERO, "Treinta años de estudios sobre la historia de empresas en la Argentina", *Ciclos*, 5, n° 15-16, 1995, págs. 179-200, y COLIN LEWIS, "La industria en América Latina antes de 1930", en BETHEL (ed.), *op. cit.*, vol. 7, Barcelona, 1991. Algunos trabajos recientes estudian el tema dentro de un amplio análisis de la historia económica de América Latina: VICTOR BULMER-THOMAS, *The Economic History of Latin America since Independence*, Cambridge, 1994; ROSEMARY THORP, *Progreso, pobreza y exclusión. Una historia de América Latina en el siglo XX*, Nueva York, 1998; J. C. KOROL y ENRIQUE TANDETER, *Historia económica de América Latina: problemas y procesos*, Buenos Aires, 1999.

La bibliografía sobre la Revolución Industrial es muy extensa y ha provocado numerosos debates. Para una revisión de estos temas, pueden consultarse DAVID CANNADINE, "The Past and Present in the English Industrial Revolution, 1880-1980", *Past and Present*, n° 103, Londres, 1984, y MAXINE BERG, *The Age of Manufacturers, 1700-1820*, Londres, 1994.

# 40. LOS TRANSPORTES

---

*Andrés M. Regalsky, Miguel A. Rosal y Roberto Schmit*

El progreso económico de cualquier sociedad es impensable sin un adecuado sistema de transporte, a través del cual pueda movilizar sus recursos y relacionar a productores y consumidores en un mercado integrado. Así es como el análisis de la evolución del sistema de transporte facilita la comprensión del lento proceso de agregación de mercados regionales que subyace a toda formación de un mercado nacional. En este capítulo se examinará la situación de los transportes en la Argentina en la primera mitad del siglo XIX, para luego estudiar los cambios que sobrevinieron hasta 1914 y que posibilitaron la expansión y unificación de los mercados en una escala nacional. Por su menor incidencia en esta problemática, no se incluirán en este estudio los servicios de transporte urbano.

## SITUACIÓN EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

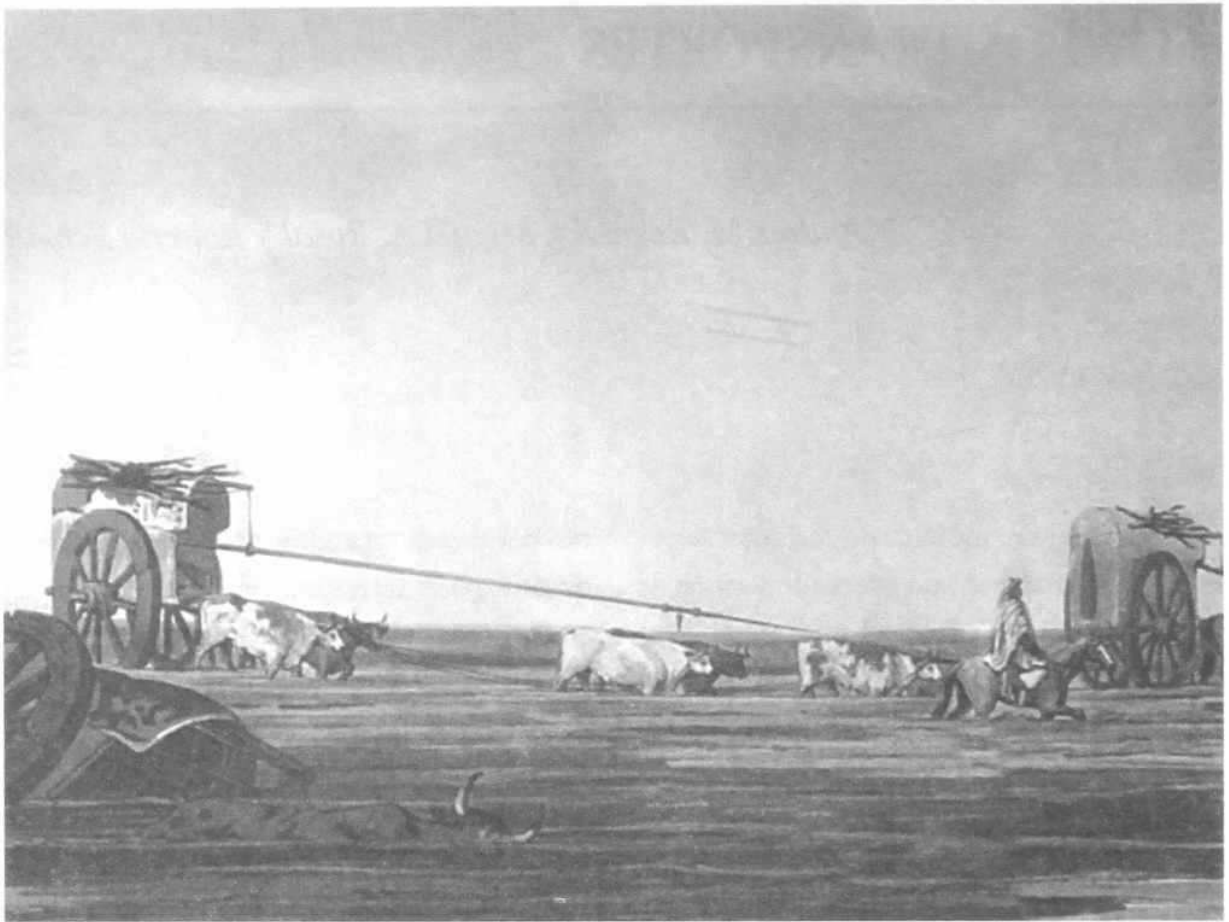
En gran parte del espacio rioplatense, a lo largo de la primera mitad del siglo XIX, el desarrollo de los mercados se vio limitado por el pésimo estado de los caminos (simples huellas abiertas a través de las pampas) y las largas distancias entre los dispersos poblados, así co-

mo por el carácter rudimentario de los medios de transporte terrestre, simples tropas de carretas tiradas por bueyes y recuas de mulas.

La región litoraleña presentaba entonces un panorama un poco más alentador, a través del transporte fluvial en las dos grandes vías de comunicación naturales que eran los ríos Paraná y Uruguay, más allá de algunas trabas características, como los abundantes bancos de arena en el primero de los ríos, y los saltos en el segundo.

En este contexto los flujos comerciales, luego de la Revolución de 1810, experimentaron una orientación bifronte. Por un lado funcionó un intenso tráfico de bienes vinculado al mercado atlántico, mientras que, por el otro, se desarrollaban intercambios que articulaban los modestos mercados locales y regionales, abastecidos de productos ultramarinos a través de los puertos chileno-bolivianos y más ocasionalmente desde Buenos Aires.

Desde 1820, la zona litoraleño-bonaerense se volcó con bastante éxito hacia la economía atlántica. La expansión de la producción pecuaria para exportación y el consumo de mercancías importadas fueron los ejes sobre los cuales se movió este vínculo mercantil; aunque también se completaba en algunos casos con volúmenes importantes de productos "de



Carretas en el momento de atravesar un pantano. Emeric Essex Vidal, *Picturesque Illustrations of Buenos Ayres and Montevideo*.

la tierra”, cuyo destino era el mercado doméstico. Esta posibilidad arrastró incluso algunas economías, como la correntina y la cordobesa, que lentamente fueron disminuyendo su perfil productivo diversificado de fines de la colonia, para asumir ahora un nuevo papel de exportadoras de bienes pecuarios. Ello incluso alcanzó a los tucumanos, que volcaron sus bienes hacia el puerto, pero sin perder totalmente sus vínculos con el Alto Perú y Chile.

En tanto, las economías de las regiones del Noroeste y Cuyo rescataban parte de sus antiguos vínculos comerciales con los mercados de Bolivia y Chile, mientras mantenían un contacto limitado con el mercado atlántico. Estas zonas no alteraron demasiado los perfiles heredados de la época colonial; es decir que se mantuvieron como proveedores de

ganado en pie, textiles, aguardiente, vino y frutas secas en los mercados locales e interregionales. Sin embargo, para que ello fuera lucrativo debieron recurrir a una compleja y extensa red de pequeños mercados situados en ambos lados de la cordillera de los Andes. Al tiempo que exportaban sus bienes, se surtían de los productos ultramarinos desde los puertos de Arica, Cobija, Valparaíso y Buenos Aires.

Fue en estos diversos circuitos mercantiles donde operó el sistema de transporte descrito, con las limitaciones que la naturaleza imponía. Las mejoras implementadas en las vías de comunicación de los países europeos más avanzados por aquellos tiempos, los canales y las carreteras “empedradas”, exigían un capital demasiado cuantioso para poder

ser llevadas a cabo, y habían fracasado en la propia España.

Así pues, el sistema de transporte implementado durante la época hispánica siguió funcionando casi sin variantes hasta la segunda mitad del siglo XIX. Sus vicisitudes quedan reflejadas en estos conceptos que vertió Braudel, al compararlas con las de algunas regiones del Viejo Mundo algunos siglos antes: “La ruda Argentina de las primeras décadas de la independencia evoca mil realidades del siglo XVI mediterráneo, con sus enormes retrasos a lo largo de los caminos, a través del Atlántico o sobre tierra americana; las falsas noticias o las noticias demasiado viejas hacían afluir a Buenos Aires las pesadas carretas desde el fondo de la pampa, y el trigo que creían transportar en sazón oportuna llegaba muchas veces a un puerto que, entretanto, se había saturado y donde ya no tenía salida”.

### *DISTANCIAS Y RUTAS COMERCIALES*

El itinerario Real de Postas, de la primera década del siglo XIX, establecía las distancias entre los distintos centros urbanos del territorio rioplatense en leguas “de posta”, cuya longitud era de unos cuatro kilómetros (4189 m).

Desde el oeste, Mendoza distaba de Buenos Aires 261 leguas; el camino pasaba por San Luis, la cual estaba a unas 203 leguas del puerto. Su recorrido era bastante dificultoso, dados los desiertos y ríos que debía atravesar, y en ocasiones, peligroso, dependiendo del *statu quo* con los indios de la frontera sur. Todo ello hacía que entre los principales centros de la *carrera de Cuyo* se utilizaran distintas huellas alternativas según las circunstancias, las cuales volvían a juntarse al llegar a los puntos terminales.

En cuanto a las características del camino, el tramo que más dificultades presentaba era

la “travesía” desde San Luis a Corocorto, terrible desierto de 32 leguas que, sobre todo en verano cuando el Desaguadero se secaba, era la tumba de innumerable cantidad de bueyes. Undiano y Gastelú escribió al respecto: “la soledad del sitio, aquel retiro, aquel silencio, y la memoria de las mortandades acaecidas por falta de agua potable, tienen el ánimo en este melancólico lugar en una triste suspensión, a que sucede un vivo deseo de salir de él”. Y luego agrega: “un terreno sequísimo y desigual alternado de lomas y cañadas, a trechos duros y a trechos arenosos: un camino malísimo para ruedas por haberle cortado y desfigurado las aguas de tormentas desde que le abandonaron los troperos, es lo que ofrece esta distancia a la vista del caminante”.

En ocasiones, el viaje se dificultaba aún más pues el camino estaba obstruido por las osamentas de los animales de tropas anteriores, que debían ser movidas para dejar libre el tránsito. En época estival, este trayecto generalmente se hacía de noche para evitar las altas temperaturas diurnas. En invierno, se hacía muy difícil vadear el Desaguadero dada la creciente que presentaba; una de ellas destruyó un puente construido hacia fines de la época hispánica. En esos casos, los viajeros debían cruzar el río a través de balsas, algunas de las cuales eran construidas al estilo indígena y recibían la denominación de “pelotas”.

Desde Mendoza a San Juan había unas 45 leguas; sin embargo, ese camino sólo era utilizado por los escasos troperos sanjuaninos. Los arrieros preferían utilizar un sendero entre médanos (donde no había postas) que permitía una comunicación más rápida y directa entre San Juan y San Luis.

En cuanto a rutas complementarias, desde San Juan partía una hacia San Miguel de Tu-



Posta de Barranquitas, San Luis. Litografía de La Touanne, 1826.

cumán (190 leguas), pasando por La Rioja (89 leguas) y Catamarca (131 leguas). Otro camino unía a Córdoba con San Luis (83 leguas) y un sendero para mulas, luego mejorado para permitir el paso de tropas de carretas, conectó a Córdoba con Catamarca.

Desde el norte, Jujuy distaba de Buenos Aires 408 leguas; Salta, 392; Tucumán, 307; Santiago del Estero, 267 y Córdoba, 157. También en la *carrera del Norte* había alternativas a la ruta principal; la más importante era el camino “de los Porongos” que comunicaba a Santiago directamente con Santa Fe (a 93 leguas del puerto), permitía un ahorro de 80 leguas y, si bien recorría una región más despoblada, la misma era más llana en comparación con el áspero terreno cordobés. Otras vías alternativas eran la que unía a Santiago con Salta, sin pasar por San Miguel (camino “de Palomares” o “Thenené”), y la que conectaba a Córdoba y Santa Fe.

Las Salinas Grandes, situadas a poco más de 100 leguas al sudoeste de Buenos Aires, eran objeto de visitas periódicas —generalmente una vez por año, aunque a veces se realizaban dos o más, pero también podían pasar hasta tres años (o más) sin que se hiciera ninguna— por parte de expediciones económico-militares, cuyos principales objetivos eran, por un lado, abastecer a la ciudad del preciado elemento, y por otro, ir consolidando la presencia del hombre blanco en una región que recién dominaría totalmente bien entrada la segunda mitad de la centuria. Según Lucio V. Mansilla, la ruta a las Salinas fue esencialmente un “camino indio”, una rastrillada, “surcos paralelos y tortuosos que con sus constantes idas y venidas han dejado los indios en los campos [...] Estos surcos [...] suelen ser profundos y constituyen un verdadero camino ancho y sólido”.

En cuanto a las rutas fluviales, la mayor parte del comercio litoraleño circulaba en naves a través de los ríos Paraná y Uruguay. De acuerdo con la "carta del río" de Juan Francisco de Aguirre, se conoce la distancia "fluvial" aproximada entre Buenos Aires y los principales puertos del Paraná: Asunción distaba 360 leguas; Corrientes, 265 y Santa Fe, 128. Una gran variedad de barcos remontaba el río hasta Asunción e, incluso, se podía llegar hasta 30 leguas arriba de la confluencia con el Paraguay. Más allá, los arrecifes impedían proseguir la navegación; no obstante, se podía continuar la marcha a través de embarcaciones sin quilla, las cuales tenían la ventaja del poco calado. El río resultó una eficaz vía de transporte de bienes importados de ultramar, y desde los distintos puertos, las mercancías eran cargadas en tropas de carretas o en carretillas para ser conducidas a los diversos puntos del interior del territorio.

De regreso, río abajo, las naves traían los frutos de la tierra, desde la yerba mate y el tabaco que se elaboraban en los bosques orientales del Brasil y en el Paraguay, hasta todo tipo de maderas, granos y frutales destinados a los mercados urbanos. Además se transaban todos los bienes pecuarios que se producían en las zonas rurales correntinas, entrerrianas y santafesinas que luego se exportaban —vía el puerto de Buenos Aires— a los mercados europeos.

Las condiciones de la navegación del río Uruguay eran mucho mejores, ya que se podía circular fácilmente desde Buenos Aires hasta el Salto Chico, donde una profunda cascada impedía a las naves continuar su tránsito. Por este primer tramo del río, el tráfico comercial unía los puertos de Colonia, Fray Bentos, Paysandú y Salto en la margen oriental y los de Gualaguaychú, Concepción del Uruguay y

Concordia (desde 1831) en la margen occidental. Para proseguir río arriba, en el Salto se hacía el transbordo de los efectos a carretas, las cuales los trasladaban hasta el Alto del Uruguay, donde eran reembarcados nuevamente y desde allí proseguía la navegación en pequeñas embarcaciones hasta los puertos brasileños y paraguayos.

No obstante sus ventajas, la navegación fluvial también presentaba dificultades. Según la época del año y las condiciones del río podía variar mucho la velocidad del viaje. En el Paraná había que conducir los barcos con mucha pericia y estar muy atento al curso, ya que debido a los numerosos bancos de arena y otros obstáculos, como islotes y raigones, solían cambiar los canales navegables muy a menudo. Río arriba, las naves debían ir siguiendo la margen occidental hasta Santa Fe, para luego pasar a la oriental hasta Corrientes, y más tarde debían atravesar nuevamente el río, por el pueblo de Itatí, y ya en territorio paraguayo, proseguir hasta Asunción. A todas las dificultades del río había que agregar la suspensión de la navegación por las noches y las deficiencias de las embarcaciones para afrontar con éxito los cambios de viento y sus períodos de calma. Cuando el viento no era favorable no podía utilizarse la vela, por lo que se recurría al remo, la toa o la sirga, lo que resultaba una tarea muy agotadora y lenta.

En los tiempos hispánicos la colonización y puesta en producción de las tierras litoraleñas estuvo concentrada casi exclusivamente en los márgenes del Paraná, por lo cual el comercio estuvo limitado a esta vía fluvial. Pero a partir de las últimas décadas del siglo XVIII, con la expansión de las economías rurales ribereñas del Uruguay, el tráfico en este río fue adquiriendo más importancia, hasta alcanzar el predominio en la década de 1830-1840.

## LOS MEDIOS

Uno de los medios de transporte más utilizado en las llanuras era la carreta. Descripta ya innumerables veces, no parece necesario abundar sobre el tema; de cualquier modo, quizá fuera conveniente subrayar algunos aspectos relacionados con el mismo. Muchos viajeros, alguno de ellos citados en el presente capítulo, dejaron sus relatos sobre las características del vehículo en cuestión, pero es posible que ninguno sea tan minucioso como el de Florián Paucke —aun cuando el de Alonso Carrió de la Vandra, Concolorcorvo, sea, quizás, el más conocido—, quien describe desde el modo de engrasar las ruedas y ejes (para lo cual se empleaba sebo y paja quemada o directamente jabón del que “se usa para lavar”) hasta la corneta que utilizaba el conductor (peón) de esta “choza viajante” para “animar a los bueyes” (generalmente cuatro o seis por cada carreta).

Con respecto al número de carretas que conformaban un convoy, las fuentes consultadas indican que aquél podía variar desde una pequeña cantidad hasta la alineación de una larguísima caravana —esto último era conveniente si existía la posibilidad de un ataque indígena—, tal el caso de las expediciones a las Salinas, en donde podían llegar a intervenir hasta seiscientas carretas.

En cuanto a los bueyes, Concolorcorvo destaca “la resistencia de los bueyes rocines de Mendoza” y la valentía de los de Tucumán, que cruzaban caudalosos ríos, aun cuando las aguas les cubrieran prácticamente todo el cuerpo; Paucke, a su vez, consideraba que un buen buey indiano podía llegar a tener “la fuerza de dos iguales en Alemania”, pese a lo cual se necesitaban unos diez animales por ca-

da carreta, para recambio y cubrirse en caso de que algunos sucumbieran. En ocasiones, cuando la dotación de bueyes de una carreta no era suficiente para avanzar, se utilizaban “cuartas”; según el *Lazarillo*, “éstas se reducen a echar dos o tres bueyes más, que sacan de las otras carretas, y así se van remudando, y a la bajada, si es perpendicular, poner las cuartas en la trasera de la carreta para sostenerla y evitar un vuelco, o que atropelle y lastime a los bueyes pertigueros”.

No todos, sin embargo, eran tan considerados con estos animales; Bauzá y Espinosa, oficiales de la expedición de Malaspina, señalan que si los bueyes se cansaban en ocasión de recorrer trayectos desérticos, a menudo eran abandonados por los carreteros, para ser presas de la sed, el hambre y las aves de rapiña.

Desde la región cuyana, el grueso del transporte lo llevaban a cabo las tropas de carretas de Mendoza y las recuas de mulas de San Juan, acarreando principalmente caldos (vino y aguardiente), frutas secas y, en ocasiones, productos ganaderos, en especial cueros vacunos. Desde las regiones del centro y del norte, cuyos principales núcleos urbanos eran Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán, el transporte se hacía por medio de carretas casi exclusivamente.

De la primera venían productos ganaderos como cueros vacunos, cerda, lana y curtidos; también tejidos “de la tierra” (de lana), tales como ponchos, “frezadas” y jergas. De Santiago llegaba miel, cera, ponchos (de algodón) y cueros vacunos, y de San Miguel, maderas duras —recuérdese que en Tucumán floreció la artesanía de construcción de carretas—, suelas y cueros vacunos, arroz, etc. En el Cuadro 1 se puede apreciar el movimiento general del transporte hacia los inicios de la década de 1820 en la ciudad de Buenos Aires.



CUADRO 1  
ENTRADA A BUENOS AIRES DE TROPAS DE CARRETAS Y ARRIAS DE MULAS (1822-1823)

Origen	Tropas		Arrias			
	1822	1823	1822	1823	1822	1823
Mendoza	22	28	82	91		
San Juan	1	-	43	89		
San Luis	-	-	3	2		
Córdoba	54	41	-	-		
Sgo. del Estero	6	1	-	-		
Tucumán	12	14	-	-		
No indica	16	-	64	-		
Total	111	84	192	182		
Nº total de carretas	1259	1206				
Total de cargas (en miles de arrobas)					295,8	276,9

Fuente: *Registro Estadístico de la Provincia de Buenos Aires (1822-1823)*.

En cuanto a la capacidad de carga, una carreta podía acarrear unas 150 arrobas (medida equivalente a 11,50 kilogramos) y una mula, unas 12. Si bien la oferta de transporte por arrias era más elástica, su capacidad de acarreo era tan limitada que el grueso de la actividad del transporte terrestre dependía de las tropas de carretas. Desde ya, la inversión necesaria para la formación de una recua era mucho más accesible para un campesino o un pequeño comerciante que la de un convoy de carretas. Mientras las arrias podían ponerse en marcha con unas cuantas mulas, dinero para salarios del capataz y los peones, y alimentos para la travesía, la organización de una tropa de carretas implicaba mayores erogaciones: vehículos, boyada, caballada, dinero para salarios de varias clases de empleados (capataz, carpintero, picadores, boyeros, boyeros de invernada, etc.) y, en ocasiones, para la invernada, alimentos, utensilios y otros gastos.

Hacia mediados del siglo, un gran número de carretas llegaba a los dos grandes mercados

de concentración de Buenos Aires, Plaza Constitución y Plaza Once de Septiembre; Justo Maeso, editor y traductor de la obra de Woodbine Parish, señalaba que hacia la mitad del siglo entraban anualmente alrededor de 1000 carretas de Salta, Tucumán y Santiago del Estero, y unas 2500 de Córdoba.

Con relación a la circulación por el Paraná y el Uruguay, en la primera mitad del siglo XIX había una importante variedad de naves de pequeño y mediano tonelaje que realizaban el comercio. Por el Paraná navegaban numerosas embarcaciones sin quilla, pues ello disminuía el peligro de encallar en los numerosos bancos de arena: piraguas y balsas, construidas sobre la base de canoas, y garandumbas, verdaderas bateas. Dichas naves hacían el viaje río abajo y luego eran desarmadas para vender la madera utilizada en su construcción. El costo de las mismas era relativamente bajo, comparado con el de los barcos que, no obstante la importancia de las sumas que alcanzaba su armamento, tenían una vida útil de alrededor de diez años.

En la década de 1820, las embarcaciones más frecuentes para el comercio fueron las goletas y sumacas, naves de mayor porte, pero también chalanas y chalupas, mucho más pequeñas. Un decenio más tarde mejoraron las condiciones del tráfico, que se hizo algo más rápido y, sobre todo, en barcos de mayor tonelaje. Entre las naves más grandes, se encontraban las goletas, sumacas y pailebotes que cargaban entre 140 y 100 toneladas, en tanto que los queches, bombardas, bergantines y balandras tenían un porte de 55 a 40, y los *cuters*, garandumbas, chalupas y chalanas podían transportar entre 30 y 25 toneladas.

La mayor capacidad de carga que experimentaron las naves a partir de los años '30 hizo posible que con la misma cantidad de barcos en circulación se incrementara el volumen del comercio y también el tonelaje promedio transportado. Un ejemplo de ello fue el caso del puerto de Paraná, donde a principios de los años '30 entraron unas 140 embarcaciones que transportaban 4900 toneladas, con un promedio de 37 por nave, en tanto que en la década siguiente el tonelaje aumentó a 5500, con una media de 42.

Esta mejora parece tener relación con una mayor participación de los navegantes europeos en la construcción y el tráfico comercial de cabotaje; más precisamente comenzaron a operar una buena cantidad de navegantes italianos y griegos, que eran los dueños y patrones de embarcaciones de buen porte y calidad.

Con respecto a los fletes, si se toman en cuenta los costos promedio por legua, en la década de 1830 ascendían a 0,259 pesos plata para el transporte por carreta entre Buenos Aires y Córdoba, y a 0,374 pesos hasta Salta. En tanto, los de navegación fluvial eran de 0,060 pesos plata en la ruta hasta Corrientes.

Dos decenios más tarde, Maeso indicaba que el flete por carreta se pagaba de Buenos Aires a Córdoba, 2 reales; a Santiago y San Miguel, 9; y a Salta, 13. Por agua, ya fuera de ida o de vuelta, se pagaba hasta Santa Fe  $\frac{1}{2}$  real por arroba, y a Corrientes,  $1 \frac{1}{2}$  real. Es así que la incidencia de la navegación fluvial en el valor de los bienes transportados alcanzaba un promedio del 5,5% para los bienes pecuarios (cueros vacunos, sebo y grasa), aunque aumentaba considerablemente en las mercancías de gran volumen. En el caso de las maderas, llegaba a representar el 30% de su valor.

### LOS HOMBRES

El análisis de los nombres de los transportistas mencionados en las guías y manifiestos de comercio conservados en el Archivo General de la Nación permite observar que el grueso del acarreo estaba a cargo de *profesionales*.

Esta clase de transportistas también atendía las demandas de transporte por parte del Estado. Durante la época hispánica eran frecuentes los contratos entre aquéllos y la Real Hacienda para el traslado de caudales y azogues, de reos, de prisioneros británicos durante las invasiones, de cascarilla, de pólvora, de hierro, de plomo, de armamentos, etc. Los carreteros tenían poco entusiasmo por esta clase de tareas, dadas las grandes dificultades que tenían luego para cobrar los servicios realizados. De todos modos, les gustase o no, el Estado tenía prioridad absoluta en la satisfacción de su demanda de transporte.

Junto a ellos estaban los que podrían ser clasificados como *estacionales*, cuya profesión no era la del transporte sino posiblemente las tareas rurales, y que en los lapsos de menor trabajo o inactividad acercaban al mercado



El mercado de carretas de Monserrat. Óleo de Carlos Morel, c. 1840.

porteño los frutos de su propia producción, como modo de aumentar el ingreso familiar.

También existían los que podrían llamarse transportistas *ocasionales*, aquellos que circunstancialmente hacían un viaje y no volvían a repetir la experiencia, o lo hacían muy contadas veces. Según los datos obtenidos, alrededor del 70% de los hombres del transporte terrestre podrían situarse dentro de esta última categoría.

Los principales actores de la navegación fluvial a principios del siglo XIX eran unos pocos navegantes españoles y criollos. Pero luego de 1830, cuando los Estados provinciales comenzaron a tolerar la participación extranjera, empezó a percibirse una verdadera revolución en el tráfico fluvial. Para esa década ya era notable la presencia de europeos: sobre unos 300 patrones de barcos se destacaban los italianos, los cuales sumaban la tercera

parte. Propietarios de balandras, goletas o bergantines, con nombres tan característicos como *Amor Constante*, *Invencible*, etc., se destacaban, entre otros, los apellidos de Chichisola, Mevello, Torterolla, Basalo, Copello, Busaniche, Schiafino. Hacia mediados de siglo, se mencionaba la participación de unos tres mil sardos en el comercio de cabotaje, con más de 600 pequeñas embarcaciones. De ese modo se había incrementado considerablemente la oferta de barcos y de personal especializado.

Aquellos europeos comenzaron sus actividades como patrones de barcos, complementariamente a sus propias operaciones de compra y venta de mercancías. En muchas ocasiones esto significó el inicio de una próspera empresa, que les permitió adquirir embarcaciones propias y manejar con éxito el negocio de los transportes y del comercio de productos locales y ultramarinos.

### LA VELOCIDAD DEL TRANSPORTE

La velocidad del transporte está en directa relación con la velocidad de circulación de las mercancías y de rotación del capital comercial. Obviamente, la velocidad del transporte dependía de innumerables condiciones: climáticas, económicas y ante todo, políticas. Sobre la negativa influencia de estas últimas, es ilustrativo el *Manifiesto* de la Junta de Representantes de la Provincia de Buenos Aires del 28 de septiembre de 1820: "La guerra civil existe, y existe con encarnizamiento. Ya las caravanas de comercio que poco antes cruzaban todos los caminos del interior, repartiendo entre los pueblos la vida y la riqueza, hoy son escuadrones armados de hierros fraticidas, consagrados sólo a la matanza y al pillaje. Esto se verifica principalmente en el territorio de esta provincia, pero sus resultados arruinan a todas las demás".

Hacia fines de la época hispánica, la duración media del viaje a Buenos Aires de las tropas mendocinas era de unos 48 días, mientras que las arrias de San Juan empleaban 51 jornadas. Las tropas nortenas tardaban 60 días desde Tucumán, 55 desde Santiago y 34 desde Córdoba. En cuanto a la frecuencia de viajes, los transportistas profesionales, generalmente más rápidos, estaban en condiciones de realizar más de un viaje por año. Desde Mendoza y Córdoba, por ejemplo, emprendían anualmente de tres a cuatro viajes.

Relativo al tráfico fluvial, no cabe duda que éste resultó mucho más veloz y barato. Para ir desde el puerto de las Conchas, en Buenos Aires, hasta el Paraguay se podía demorar, según el tipo de barco, 90 días, y para regresar unos 30 o 40. En tanto, entre Corrientes y Buenos Aires se demoraba unas 25 jornadas, y de Santa Fe a Buenos Aires, unos 18 días.

En síntesis, el sistema de transporte implementado en el espacio rioplatense hasta la llegada del ferrocarril, se enfrentó a distintas dificultades: dilatadas distancias, precarias vías de comunicación llenas de obstáculos, mercados muy dispersos. Aun así, y teniendo en cuenta estas limitaciones, el sistema permitió una considerable fluidez en la circulación de personas y recursos entre las diversas y distantes áreas del Río de la Plata.


### LA REVOLUCIÓN DEL VAPOR: 1850 A 1914

A partir de mediados de siglo y hasta las vísperas de la Primera Guerra Mundial, la Argentina experimentó una verdadera revolución en su sistema de transportes, que fue una de las bases fundamentales de la formidable expansión económica que protagonizó en ese mismo período. Los cambios, que comenzaron paulatinamente y se aceleraron a partir de la década de 1880, se resumieron en la aplicación de la energía del vapor a los medios de transporte, cuyo símbolo más emblemático fue el ferrocarril. No obstante, antes que las líneas férreas adquirieran una dimensión capaz de modelar el crecimiento de la economía, otras innovaciones en los transportes terrestres y fluviales fueron iniciando los cambios.

### LOS PRIMEROS CAMBIOS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE Y LA NAVEGACIÓN FLUVIAL

Como ya se ha indicado, el transporte fluvial en el Litoral era el más eficiente y dinámico hacia mediados del siglo XIX, y se hallaba en pleno proceso de expansión con la entrada de nuevos empresarios y el aumento en el volumen de mercancías que trasladaba. Fue en

**CARRERA DE NAVEGACION A VAPOR**  
 EN: **ROSARIO, BUENOS AIRES, MONTEVIDEO Y RÍO URUGUAY**  
 CON ESCALA EN  
**LA VILLA CONSTITUCION, SAN NICOLAS, OBLIGADO Y SAN PEDRO,**  
 PASAJEROS SOLAMENTE

**EL PAQUETE  INGLÉS A VAPOR**

**SYCÉE.**  
 SU CAPITAN REGENTO SICARDI.

Este acreditado vapor saldrá de este puerto para Buenos Aires, Montevideo y escalas arriba expresadas—

**Todos los Viernes a las 12 del día en punto**  
 llegará en **BUENOS AIRES** el sábado á las 10 de la mañana, y seguirá para **MONTEVIDEO** el mismo día á las 4 de la tarde.  
 Saldrá de **Montevideo** todos los jueves á las 4 de la tarde y de **Buenos Aires** todos los martes á las 12 del día, y llegará á este puerto todos los miércoles á la tarde.

**TARFA DE PASAJES DE CAMARA**

A la Villa Constitución y San Nicolás .....	4 pasajeros.
Obligado .....	10 "
San Pedro .....	12 "
Buenos Aires .....	20 "
Montevideo .....	25 "

Anuncio que establece las condiciones y precios de viaje de uno de los tantos vapores que navegaban al Paraná

Aviso aparecido en el periódico *La Confederación*, de Rosario, en 1859, para anunciar las condiciones y precios de viajes en uno de los tantos vapores de pasajeros que surcaban el río Paraná.

esta rama, al igual que lo sucedido en los Estados Unidos, donde primero se dio la aplicación de la tracción a vapor. Las primeras experiencias aisladas, no del todo satisfactorias, se efectuaron en las décadas de 1820 y 1830. Fue recién a fines de la década de 1840 cuando comenzaron a emplearse los buques a vapor, primero para el tráfico de pasajeros. Aunque en algunos casos llegaron a alcanzar las 300 toneladas de registro, se trataba generalmente de barcasas de 20 a 100 toneladas, explotadas por inmigrantes italianos (sobre todo genoveses) como los Caprile, Gandulfo, Viale, Delfino.

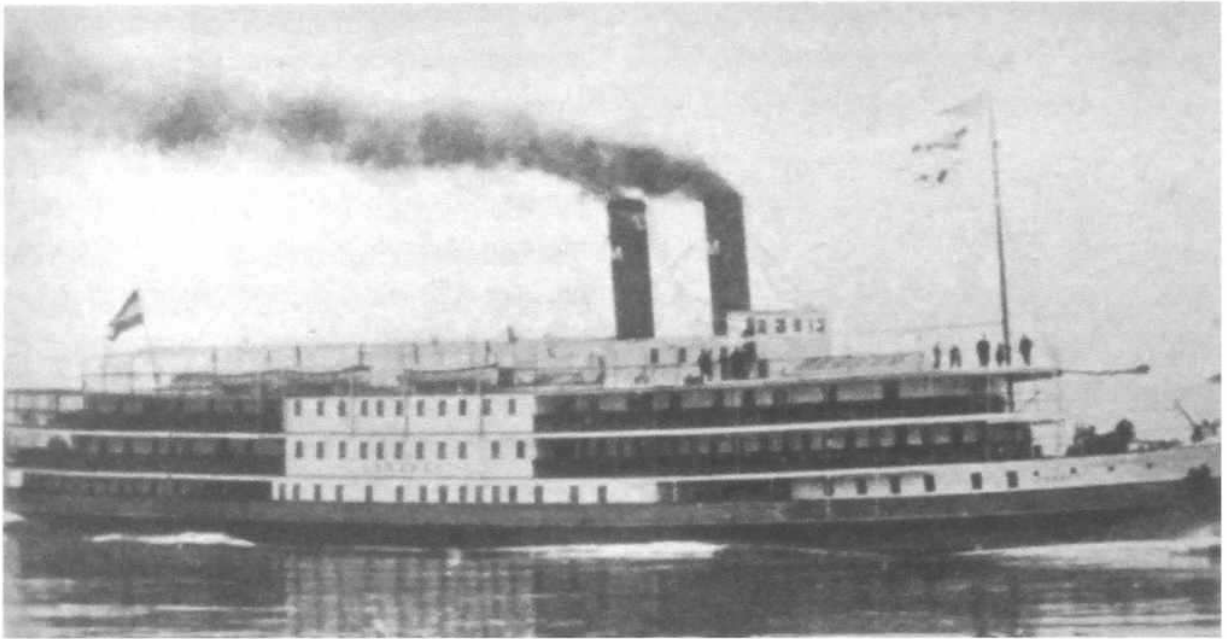
Paulatinamente estos vapores ampliaron su capacidad de carga, y comenzaron a disputar exitosamente el tráfico de mercancías. Por las características del litoral fluvial, que impedían aprovechar adecuadamente los vientos para las embarcaciones a vela, pudieron acortar significativamente la duración de los viajes. Así pues, el trayecto de Buenos Aires a Ro-

sario pasó a cubrirse en menos de dos días, mientras que el de Asunción del Paraguay, que antes insumía entre dos y tres meses, quedó reducido a diez días. Hacia 1880, los vapores transportaban ya el 50% de la carga de cabotaje, aun teniendo sólo el 16% de la bodega total. Para el final del siglo, su participación subía a casi el 90% del tonelaje de registro.

Junto a la ampliación del tamaño y eficiencia de los buques, sobrevino también una concentración del negocio. Hacia 1880, un puñado de compañías se repartían el mercado en las diferentes secciones del litoral: Paraná, Uruguay, Río de la Plata. En 1890 sólo quedaban tres: La Platense, Mensajerías Fluviales y Mihanovich. Finalmente, luego de una aguda competencia que hizo caer los fletes a la cuarta parte de los que regían en los años '70, la compañía Mihanovich logró absorber a sus rivales y adquirir un verdadero monopolio en buena parte del litoral fluvial y atlántico. Por entonces, contaba con una flota de 200 barcos, que al terminar este período había duplicado, y unas 80.000 toneladas de registro.

En el caso del transporte terrestre, el proceso de cambios fue más lento y dificultoso y estuvo mucho más vinculado —y dependiente— de la situación político-institucional del país. Por esto mismo, el punto de arranque estuvo constituido por los nuevos gobiernos surgidos en la provincia de Buenos Aires y en la Confederación después de la caída de Rosas, en 1852. Fue entonces cuando comenzaron a plasmarse los primeros proyectos de ferrocarriles, pero antes de que se llevaran a la práctica y aun que se delinearán, otros cambios menos espectaculares empezaron a modificar el panorama.

Las primeras novedades se registraron en el transporte de pasajeros, a través de la rápi-

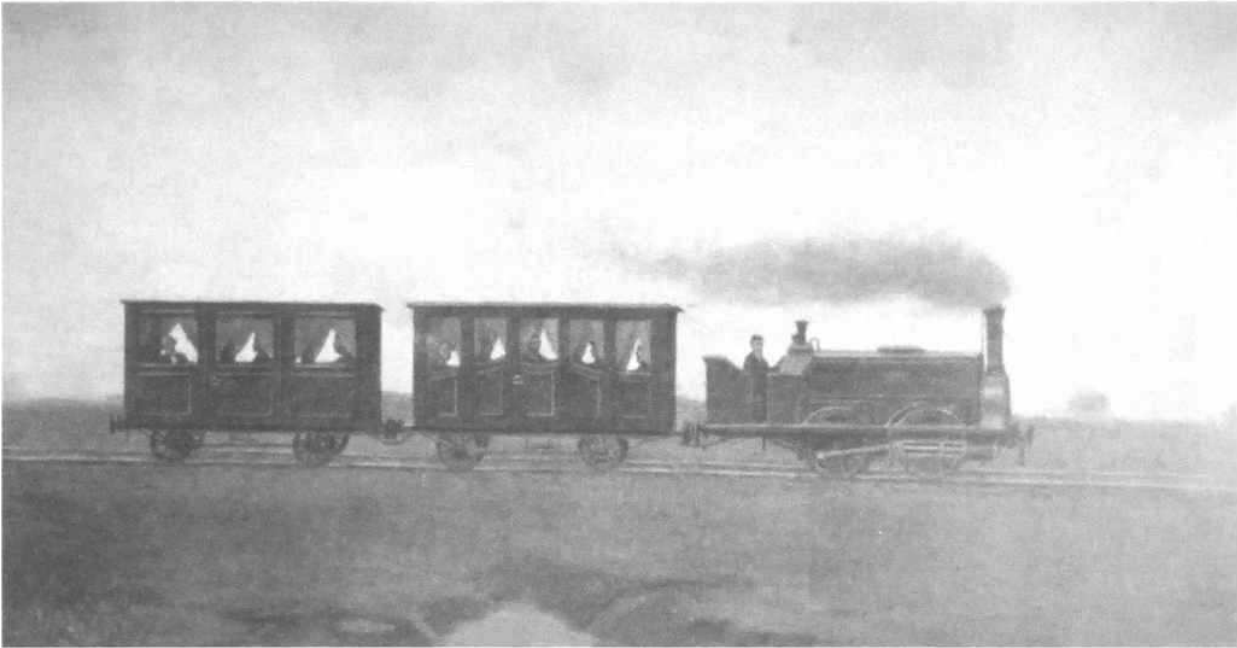


Un vapor fluvial de la Compañía Mihanovich. *Argentina y sus grandezas*, 1910.

da difusión de las galeras y diligencias, importadas de los Estados Unidos y explotadas por empresas de gran porte, que tenían también a su cargo el servicio de correos y contaban con apoyo financiero del Estado. Fue el caso de las *Mensajerías Argentinas*, y luego de las *Nacionales*, implementadas primero en la provincia de Buenos Aires y después de 1854 en la Confederación, que permitieron asimismo introducir mejoras en el transporte de cargas, a través de nuevos caminos más cortos y directos. A su manera, también contribuyó uno de los primeros proyectos ferroviarios, el del ferrocarril de Rosario a Córdoba, cuya traza fue adoptada para el transporte por tracción animal entre ambas ciudades en 1858, mucho antes que lograra concretarse la línea férrea. El viaje en galeras y diligencias por esta ruta demandaba de tres a cuatro días, y en la de Rosario a Mendoza, entre diez y doce días.

Un hito significativo fue la introducción desde los Estados Unidos de carros de cuatro ruedas tirados por caballos y mulas para la ru-

ta de Rosario a Mendoza, en 1857, por parte del concesionario oficial, Timoteo Gordillo. Estos carros permitieron duplicar la velocidad del transporte por carreta, y cubrir la distancia indicada entre veinte y treinta días. No obstante, requerían una inversión cuatro o cinco veces superior a la de este último vehículo. Por ello y por los bajos fletes que la rusticidad del servicio permitía ofrecer, las carretas continuaron manteniéndose como un medio alternativo hasta la ampliación de la red ferroviaria, en los años 1880. A partir de entonces el transporte de cargas por tracción animal, progresivamente efectuado por carros, pasó a desempeñar un papel complementario del de los ferrocarriles, cubriendo el servicio de los distritos rurales hasta las estaciones. Por cierto que los fletes eran entonces mucho más altos. Una estimación de Juan Álvarez los ubicaba hacia 1910 en 0,120 pesos oro la tonelada-kilómetro, frente a los 0,035 estimados para 1850.



Vagones del *Ferrocarril Oeste* tirados por la locomotora *La Porteña*, 1857. Óleo de Eduardo Cerutti.

### ***EL DESARROLLO FERROVIARIO Y SUS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS***

No es posible abordar en pocas páginas un fenómeno de la magnitud, complejidad y repercusiones del desarrollo ferroviario en los casi sesenta años previos a 1914. Sólo se intentará bosquejar aquí algunas características que presentó su evolución. El primer punto que se debe observar es del considerable retraso de los primeros proyectos respecto de lo sucedido en otros países del área. Mientras las primeras concesiones de ferrocarriles se otorgaron en Perú en 1826, en Brasil en 1836 y en Chile en 1848, en la Argentina hubo que aguardar hasta 1854, después de la caída de Rosas. En compensación, la apertura efectiva del primer tramo de vía férrea, en 1857, resultó apenas un año posterior a la de Brasil, y un poco más tardía en relación a Chile y Perú (1851).

La primera sección habilitada, correspondiente al Ferrocarril Oeste, era un pequeño tramo urbano de tan sólo 9 kilómetros, que

iba de la estación del Parque (casi en el centro de Buenos Aires) a Floresta. Hacia 1860 había sido prolongada hasta las tierras del futuro pueblo de Moreno, completando 39 kilómetros. Producto de la iniciativa de un núcleo de comerciantes, hacendados y políticos locales, la construcción sólo se pudo llevar a cabo con el apoyo decisivo del Estado provincial, que al poco tiempo adquiriría la línea. Limitado en esa primera etapa a la condición de línea suburbana, con mayor peso del tráfico de pasajeros que de cargas, su puesta en marcha constituiría el preámbulo para el verdadero lanzamiento de la era ferroviaria en la Argentina, que se puede situar en 1862.

A partir de ese año, la proliferación de proyectos, el aumento de la escala de los mismos y su mayor impacto económico convirtieron al ferrocarril en un protagonista indudable de las transformaciones económicas. Luego de la fugaz incursión de los empresarios locales, los principales actores de esta expansión iban a ser las autoridades públicas, nacionales y provinciales, y los grupos inversores extranjeros.



Invitación para concurrir a la inauguración del *Ferrocarril Oeste*.

La evolución de la red ferroviaria permite delimitar tres ciclos de inversiones, de 1862 a 1880, de este último año hasta 1900, y de 1900 a 1914. En los dos primeros, la fase ascendente se vio interrumpida por sendas crisis económicas, en 1875-1876 y 1891-1892, respectivamente, y en el último, por el estallido de la Primera Guerra Mundial, que modificó irreversiblemente las condiciones generales y marcó la finalización del período.

El comienzo del primer ciclo de inversiones ferroviarias estuvo ligado a una serie de factores, algunos de ellos de carácter internacional: la abundante disponibilidad de capitales, la expansión del comercio internacional y el marcado atractivo que presentaba en ese contexto la explotación de territorios como el

del Río de la Plata. En el plano local se correspondió con el inicio de la presidencia de Mitre, que implicó la reunificación del país bajo la égida de un gobierno con capacidad y recursos como para poder llevar a la práctica las nuevas políticas de promoción. La magnitud y el patrón de localización de los emprendimientos guardaron asimismo una estrecha relación con la evolución de las actividades productivas que, a su turno, contribuyeron a modelar.

En el primer ciclo, las inversiones fueron de limitada magnitud y en áreas bien diferenciadas. El *Ferrocarril Oeste*, el de mayor longitud en los primeros años, detuvo su línea principal en Chivilcoy, a 160 kilómetros de la cabecera, en 1866. Recién en ese punto comenzó a asumir importancia en el tráfico de



cargas, particularmente de productos agrícolas que le darían su perfil característico. Los siguientes proyectos, originados en 1857 en coincidencia con la apertura del *Oeste* (ferrocarriles *Norte* y *Buenos Aires y Ensenada*), estuvieron asociados con el desarrollo de la ciudad capital, su periferia y los puertos de cabotaje más próximos. Al igual que el Ferrocarril Oeste en su etapa inicial, constituyeron inversiones muy modestas, su longitud no pasó de 30 y 55 kilómetros, respectivamente, y conservaron su carácter suburbano hasta ser absorbidas por otras empresas.

El Ferrocarril del Sud, cuya concesión fue otorgada en 1862, se vinculó, en cambio, con el desarrollo de la producción lanera para la exportación en la zona rural al sur de Buenos Aires. La longitud inicial, hasta Chascomús, era de 114 kilómetros. Hacia 1880, sucesivas ampliaciones habían transformado su red en la más extensa del país, con 563 kilómetros. Co-

mo signo característico de los primeros tiempos, esa expansión que lo llevó en dos direcciones, hacia Dolores por un lado, y hacia Las Flores y Azul por el otro, no se dio sino a partir de la presión de los productores y autoridades locales para contar con sus servicios. Paradójicamente, hasta que no se decidió a trasponer el Salado, la competencia de las carretas en el tráfico de lanas no pudo ser superada.

De distinto carácter fue el proyecto del Central Argentino, que buscaba unir el puerto de Rosario, el de mayor gravitación y futuro al norte de Buenos Aires, con la ciudad de Córdoba, llave para la comunicación con otras regiones del país. Además del tráfico con el Interior, buscaba crear uno nuevo sobre la extensa región despoblada que atravesaba, mediante el fomento de la colonización agrícola. Concebido en la misma época que el Ferrocarril Oeste, en un contexto de fuerte competencia entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación,



Estación del Parque, Buenos Aires, c. 1870. Archivo General de la Nación.

la precaria situación financiera de esta última y la cuantiosa envergadura del proyecto impidieron llevarlo a cabo. Iniciado en 1863, al concluirse en 1870 constituía la línea de mayor longitud (396 kilómetros) e inversión de capital (alrededor de un millón de libras).

Otros emprendimientos, ya en la década de 1870, se conectaron con el desarrollo de la navegación fluvial en los ríos Paraná y Uruguay: el ferrocarril de *Buenos Aires a Campana* (77 kilómetros) y el *Argentino del Este* (155 kilómetros). Este último buscaba remontar el tráfico de cabotaje al norte de Concordia, donde la navegación tropezaba con obstáculos naturales. Sin embargo, los más significativos fueron los emprendimientos efectuados por el Estado nacional, y financiados mediante endeudamiento externo, de una línea de Villa María a Villa Mercedes, en dirección a Cuyo (el *Ferrocarril Andino*), y de otra desde Córdoba a Tucumán (el *Central Norte*). Este último, el primero en trazarse en trocha angosta con el fin de minimizar los costos, presentaba en 1877 la desusada extensión de 547 kilómetros.

Las reticencias y limitaciones observadas en el primer ciclo se superaron en la década de 1880, para dar lugar a una fase de verdadera "manía ferroviaria" que habría de culminar, abruptamente, en la crisis de 1890. En ese lapso, la Argentina se convirtió en uno de los receptores de capital extranjero más importantes del mundo, lo que alimentó tanto las inversiones directas, como los proyectos del sector público con financiamiento externo. Nuevamente los hechos institucionales (la federalización de Buenos Aires, el ascenso a la presidencia del general Roca) y los factores económicos externos (el mejoramiento en las condiciones del transporte, el comercio y las finanzas internacionales) jugaron un papel destacado.

El patrón de localización de las inversiones ferroviarias estuvo fuertemente concentrado en tres grandes áreas: la provincia de Buenos Aires, donde continuaba la prosperidad ganadera del lanar; la provincia de Santa Fe, escenario de un explosivo crecimiento agrícola, y ciertas áreas del Interior, donde tomaron impulso cultivos industriales, como el del azúcar. La competencia y superposición de líneas asumió gran intensidad en algunas áreas: la provincia de Santa Fe, cuya longitud de vías aumentó en proporción superior a la de Buenos Aires; la ruta del litoral al noroeste, donde se produjo una verdadera saturación de líneas, y el acceso a Buenos Aires, requerido por todas las grandes compañías.

Hacia 1886, la apertura de dos nuevos ferrocarriles, *Buenos Aires y Rosario* y *Buenos Aires al Pacífico*, permitió enlazar en un solo sistema las redes de trocha ancha que tenía su cabecera en Buenos Aires con aquellas que terminaban en el puerto de Rosario. Hasta ese año, asimismo, la expansión de las líneas estatales marchó a la par de las privadas, y representaba casi la mitad de la longitud total de la red. Los ferrocarriles *Andino* y *Central Norte* totalizaban entonces casi 1900 kilómetros, proveyendo conexión ferroviaria a las provincias de Cuyo, y a Catamarca y La Rioja, lo mismo que a Tucumán y Santiago del Estero. Las líneas provinciales, en plena expansión (el *Oeste* y el de *Santa Fe a las Colonias*), sumaban otros 1000 kilómetros. A partir de 1887, en un notable giro de la política oficial, estos ferrocarriles fueron transferidos uno a uno a favor de los grupos inversores extranjeros, que aumentaron su participación en el sistema hasta más del 90% de la longitud total.

Al cerrarse la fase de expansión, hacia 1892, la longitud total de la red ferroviaria superaba los 13.500 kilómetros, y el tamaño de las em-

CUADRO 2

DISTRIBUCIÓN DE LA RED FERROVIARIA POR PROVINCIAS (1880-1914)

	Buenos Aires		Santa Fe		Región pampeana		Resto del país		Total	
	(km.)	(%)	(km.)	(%)	(km.)	(%)	(km.)	(%)	(km.)	(%)
1860	39	100	-	-	39	100	--	-	39	100
1870	326	115	732	100	—	-	732	100		
1880	1070	44	115	5	2030	84	402	16	2432	100
1900	4791	29	2266	22	11.923	72	4686	28	16.609	100
1914	12.225	36	5133	15	24.325	73	9185	27	33.510	100

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles, *Estadística de los ferrocarriles en explotación*, Buenos Aires, 1914, págs. 122-124.

Nota: Región pampeana: Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos y La Pampa.

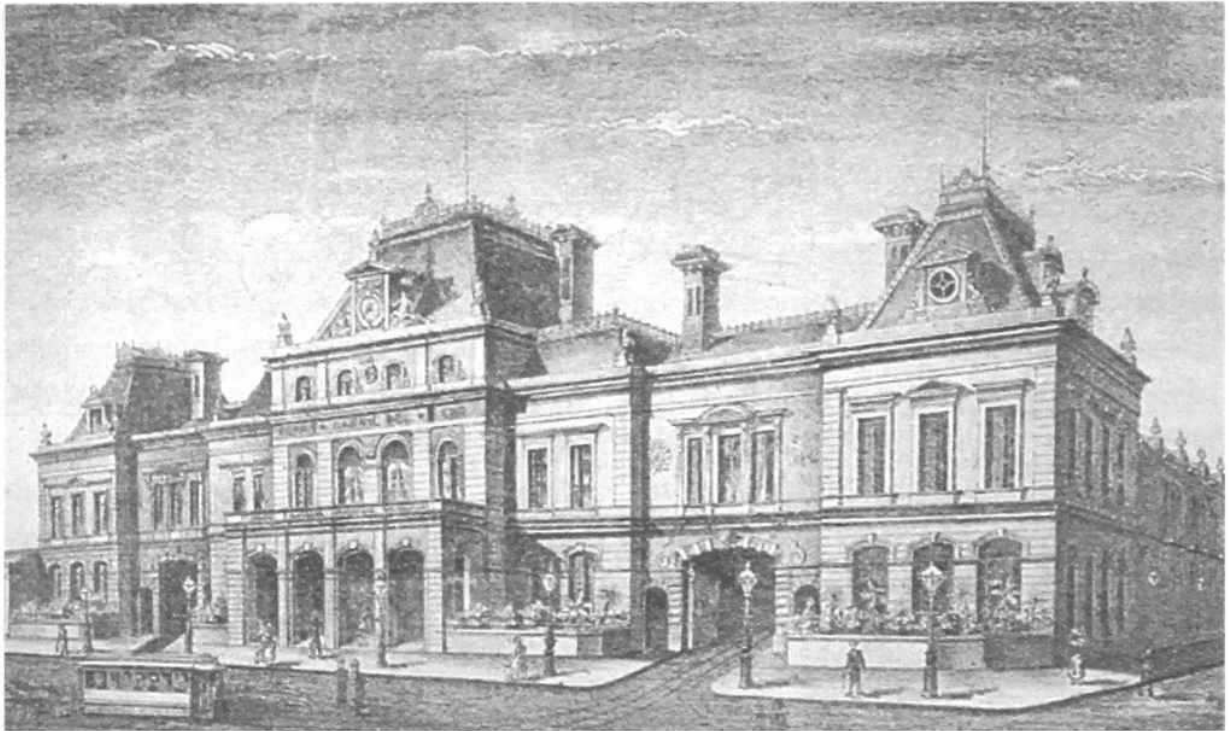
presas había aumentado considerablemente. Entre las más grandes, todas ellas británicas, el *Ferrocarril Sud* tenía 2250 kilómetros, el *Central Argentino*, 1200, el *Buenos Aires y Rosario*, casi 1500 y las tres secciones del *Central Córdoba* (incluyendo las adquiridas al Central Norte), 1380. La primera compañía de capitales franceses, que asumió la red provincial de Santa Fe, también alcanzaba unos 1300 kilómetros. Las restantes tenían, en cambio, una dimensión local o regional. Después de la crisis de 1890, muchas de ellas fueron absorbidas por las más grandes, que así consolidaron su situación y redujeron las áreas de fricción y competencia (*Villa María a Rufino* y *Bahía Blanca al Noroeste*, por el *Pacífico*; *Oeste Santafecino* y *Norte de Buenos Aires*, por el *Central Argentino*; *Gran Sud de Santa Fe y Córdoba*, por el *Buenos Aires y Rosario*; y *Ensenada*, por el *Sud*).

La reactivación de las inversiones, tras la brusca interrupción que significó la crisis de 1890, tuvo lugar a principios del siglo XX. En los años que corrieron hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial se alcanzó el máximo nivel histórico de afluencia de inversiones extranjeras y de construcciones ferroviarias, que duplicaron la longitud existente: de 16.563 kilómetros en 1900, se pasó a 33.586 en

1914. Alrededor del 85% correspondía a las compañías privadas.

La principal área de inversiones fue la región pampeana, y muy especialmente la provincia de Buenos Aires, que dio cuenta por sí sola de más del 50% de la longitud de vía incorporada en esos años por las compañías privadas (véase el Cuadro 2). Allí tenía lugar desde los años '90 una notable expansión de la agricultura, ligada a la modernización de la ganadería bovina, que estaba transformando a la Argentina en uno de los máximos exportadores mundiales.

Esto alentó la introducción de nuevas compañías, que intentaron sustraer ciertas áreas a la influencia de las grandes empresas establecidas. Entre ellas caben destacarse dos compañías francesas: la *General de Buenos Aires*, de trocha angosta y 1200 kilómetros de longitud, que se introdujo entre las principales líneas británicas en el centro y norte de la provincia, buscando captar tráfico sobre la base de un servicio supuestamente más económico, y el *Rosario a Puerto Belgrano*, de 800 kilómetros, que con un trazado perpendicular intentó derivar el tráfico del oeste bonaerense hacia sus puertos terminales, más próximos que el de Buenos Aires.



Estación Buenos Aires del Ferrocarril del Sur. *Álbum ilustrado de la República Argentina*, 1891.

Esta acción fue neutralizada por las grandes compañías, que continuaron su expansión mediante la multiplicación de sus ramales. Así, al finalizar el ciclo habían adquirido una dimensión colosal: los capitales declarados del *Sud* y del *Oeste* (cuya fusión era casi un hecho) sumaban unos 370 millones de pesos oro, y su longitud era de casi 9.000 kilómetros. Seguían en importancia el nuevo *Central Argentino* (fusionado a su vez con el *Buenos Aires y Rosario*), con más de 5300 kilómetros de longitud, y el *Buenos Aires al Pacífico*, que después de varias fusiones totalizaba 5500 kilómetros.

Mientras tanto, el Estado nacional reconstruía sus líneas sobre la base de dos empresas, el nuevo Central Norte, que conectaba el noroeste y Santiago con el litoral santafesino, y el Argentino del Norte, que se conectaba con las provincias andinas desde San Juan a Catamarca, buscando el litoral a través del norte de Córdoba. La marginalidad de estos emprendimientos con

relación a los principales circuitos de la producción y el comercio fue subrayada por la política adoptada hacia el final del período, de concentrar las nuevas construcciones en los territorios nacionales, del norte y del sud, cuya viabilidad económica era todavía una incógnita.

#### **LOS ACTORES DE LA EXPANSIÓN: EL ESTADO Y LOS GRUPOS INVERSORES**

De lo expuesto previamente surge la importancia del papel del Estado como actor de la expansión ferroviaria. El comienzo de cada fase ascendente de las inversiones —de Mitre a Roca— estuvo precedido de actos institucionales que marcaban la consolidación de un Estado nacional indispensable como garante, a la par que brindaban el marco de estabilidad y el clima de optimismo necesarios. Su papel no se agotó, sin embargo, en esta acción —si se quiere— “indirecta”. Hubo, asimismo, otra más “directa”, de la que se han dado varios ejemplos

en páginas anteriores, correspondientes a lo que puede denominarse su actividad empresarial. Esa acción formó parte, en un plano más general, de políticas estatales de fomento y regulación de la actividad ferroviaria, que ejercieron gran influencia sobre las condiciones de desenvolvimiento de este sector.

La promoción de los ferrocarriles figuró en un primer plano en los programas de modernización enarbolados por los gobiernos que se sucedieron a partir de la caída de Rosas. Esta promoción o apoyo se valió de diversas herramientas. De una manera más amplia, llegó con el carácter de “servicio de utilidad pública” que se reconoció a los emprendimientos, y que los diferenció de otros ramos comerciales. Desde el momento en que se otorgaba una concesión, los beneficiarios pasaban a gozar de ciertas prerrogativas legales, como la de la expropiación de los terrenos necesarios para el paso de las vías, así como una serie de desgravaciones que serían objeto de negociaciones.

Sin embargo, la herramienta de fomento más poderosa hasta la crisis de 1890 fue la de la garantía de una utilidad o interés mínimo sobre el capital invertido. Proyectada para minimizar los riesgos en el período de maduración de las inversiones, comenzó otorgándose por un plazo que lo excedía largamente: 40 años y a una tasa, 7% anual, comparable al interés efectivo de los primeros empréstitos públicos externos. Los aportes gubernamentales, que cubrirían la brecha con el nivel de rentabilidad garantizada, debían ser reembolsados cuando las utilidades excediesen dicha tasa, o cuando vencieran los plazos de vigencia.

El sistema dio lugar a numerosos conflictos, por las dificultades para determinar los gastos legítimos de explotación y el monto efectivo de capital invertido. En ese sentido,

fueron frecuentes las denuncias de “aguamientos”, ya fuera en perjuicio del Estado o de los propios accionistas (*Argentino del Este, Central Argentino*). En ambos casos, los beneficios parecen haber fluido principalmente hacia los constructores de las líneas y los intermediarios en la colocación de los títulos.

Durante el primer ciclo, todas las compañías se instalaron al amparo de ese sistema, auspiciado tanto por el gobierno nacional como por el de la provincia de Buenos Aires. Hubo sólo un caso, el del *Ferrocarril Sud*, que alcanzó un nivel de utilidades suficiente como para retirarse. En la década de 1880, algunas de las nuevas compañías (*Buenos Aires y Rosario, Gran Sud de Santa Fe y Córdoba*) se formaron sin el beneficio de esa cláusula, y otra importante, el *Central Argentino*, pudo prescindir de la misma. En las nuevas concesiones se redujo la tasa garantida, lo mismo que su término, de 40 a 20 años.

Bajo la presidencia de Juárez Celman, entre 1887 y 1889, hubo una plétora de nuevas concesiones: 67 por parte del gobierno nacional, contra 23 en el cuarto de siglo anterior. Aunque fueron una minoría, el número de nuevas líneas garantidas –sobre todo en el interior del país– resultó superior al total acumulado hasta entonces. Ciertamente se había reducido el interés garantido al 5%. Pero también se modificaron los mecanismos de pago, de una manera altamente gravosa. En vez de la diferencia con el producto neto de explotación, comenzó a abonarse la garantía completa, debiendo las compañías transferir sus utilidades en un futuro no determinado. Como esas utilidades se llevaban en papel moneda, su valor real se redujo sensiblemente con la depreciación monetaria, mientras los pagos del gobierno continuaban haciéndose en metálico.

La crisis fiscal y financiera de 1890 evidenció la imposibilidad de continuar con ese sistema. Retirado Juárez, las nuevas autoridades sometieron todas las cuentas a revisión y finalmente, en 1895, acordaron la cancelación del sistema contra la entrega de títulos públicos. La solución implicó reducir el monto de los pagos anuales a menos de la mitad, aunque sobre un plazo de 56 años, en vez de los 17 que restaban en promedio de las garantías, y sin la exigencia de reembolso que tenían éstas.

Otra modalidad utilizada episódicamente durante este período, fue el subsidio directo para la construcción de líneas. La provincia de Buenos Aires lo brindó para la extensión de las vías del *Sud*, en 1872, y lo propio hizo el gobierno nacional con el *Buenos Aires y Rosario*, en 1883. Por el monto otorgado, unas 500 libras por milla, equivalía a no más de un año de garantía sobre el capital empleado en esos tramos.

Hubo otro tipo de subsidio, si bien poco frecuente, que alcanzó mayor repercusión: el de la donación de tierras. El caso más importante fue el del *Central Argentino* en 1862. Dadas las características del negocio, se buscó por ese medio, adicional al de la garantía, facilitar su colocación en el mercado de Londres. Por la magnitud de las tierras concedidas, unas 390.000 hectáreas a lo largo de la vía, constituyó de hecho un fuerte aporte de capital por el Estado nacional, aparte del que hizo como subscriptor de acciones. Las tierras fueron vendidas en su mayor parte en los años '80, cuando la región se convirtió en el eje de un gran desarrollo agrícola. El sistema sólo volvió a aplicarse como un método alternativo al de las garantías por parte de gobiernos provinciales. Excepcionalmente, ambos subsidios volvieron a combinarse en el caso del *Oeste*

*Santafecino*, cuyo promotor, Carlos Casado, recibió una extensión de tierra fiscal similar a la del *Central Argentino*, aunque en una distante zona de frontera.

Como contrapartida de estas medidas de fomento, el Estado fijó en los contratos algunas normas regulatorias. Una de las principales era la que autorizaba su intervención en las tarifas cuando la rentabilidad de la explotación superase un cierto nivel, tan elevado en algunos casos (en el *Central Argentino* fue del 15%), que no dio prácticamente ocasión para que se concretara. Por lo demás, al abandonar las empresas más rentables el régimen de garantías, el gobierno perdía también el seguimiento de las cuentas de capital y de explotación que le permitían ponerla en práctica. Esto se agravó sensiblemente tras la rescisión general de los años '90. De hecho, el principal mecanismo de regulación pasó a ser la competencia que las propias compañías entablaban entre sí.

La situación encontraría una salida en 1907, con la denominada ley Emilio Mitre, que introdujo un nuevo mecanismo de control tarifario a cambio de la prórroga generalizada de las franquicias aduaneras. Estas franquicias para la importación de material ferroviario eran el único subsidio importante aún en vigencia desde los años '90. Sin embargo, se hallaban próximas a la caducidad en el caso de las compañías más antiguas, puesto que regían por el mismo plazo que las garantías. Esto había generado varias situaciones conflictivas, como la del *Central Argentino* que pretendió eludir el vencimiento fusionándose con el *Buenos Aires y Rosario*, con lo que eliminaba la competencia en una vasta zona de gran importancia comercial. La reacción de las autoridades ante este caso, autorizando la en-

trada de nuevas empresas en la zona, desembocó finalmente en la mencionada ley.

El nuevo régimen contó con la adhesión de todas las compañías, incluso de las establecidas recientemente. También para estas últimas las nuevas condiciones eran más favorables: las franquicias regían por 40 años en vez de 20, y sobre todos los materiales, aun de los que se fabricaran en el país. El control tarifario sólo se aplicaba si el producto bruto superaba el mínimo establecido (17% del capital reconocido) por tres años seguidos, en vez de dos. La nueva ley permitió a los ferrocarriles fusionados desbloquear el trámite de unificación, así como el de las nuevas líneas que habían solicitado. Así pues, al establecer reglas de juego favorables y destrabar las situaciones conflictivas, brindó el marco propicio para el último auge de las inversiones en los ferrocarriles argentinos.

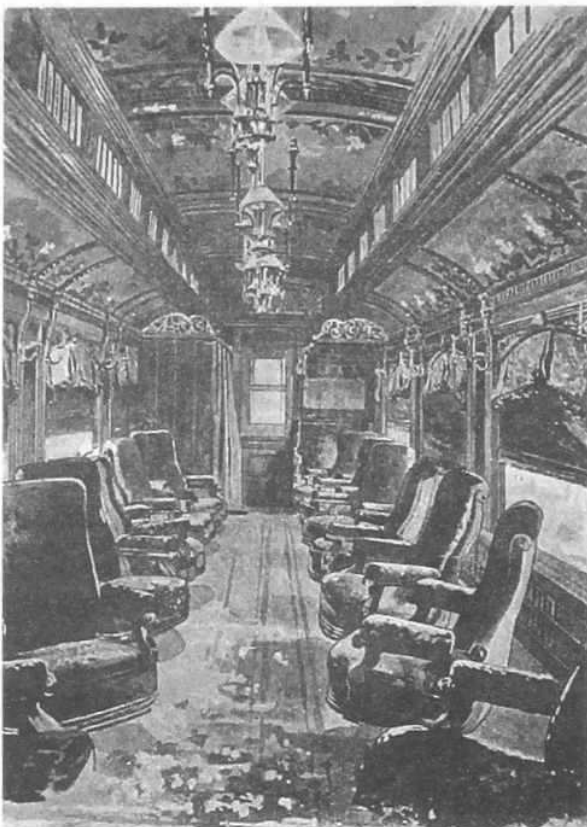
Dentro de esta problemática de fomento y regulación, se puede ubicar la acción del "estado-empresario". Las primeras experiencias tuvieron lugar en 1862, cuando el gobierno de la provincia de Buenos Aires adquirió la propiedad del *Ferrocarril Oeste*, y a fines de la misma década, cuando el gobierno nacional resolvió encarar la construcción de los que serían el *Ferrocarril Andino* y el *Central Norte*. En ambos casos, la intervención tuvo un sentido de subsidiariedad respecto de los grupos inversores privados, que habían manifestado en un caso su imposibilidad, y en el otro su desinterés, por llevar a cabo esos proyectos. Consecuente con esa orientación resultó la decisión de transferir las líneas al sector privado, adoptada a partir de 1887 por las autoridades nacionales y luego por las de todas las provincias que habían incursionado en la actividad (Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos). La misma lógica

primó en la reconstrucción de la red del Estado nacional después de 1890, que incluyó la adquisición de las líneas privadas más deficitarias, como parte del acuerdo para rescindir las garantías.

La intervención estatal en la construcción y explotación ferroviaria tuvo sin embargo, en ciertos momentos un sentido de regulación y competencia con los grupos inversores extranjeros. Esto sucedió especialmente en la provincia de Buenos Aires, donde el *Ferrocarril Oeste* tuvo reiterados roces por el control de áreas de influencia con el *Ferrocarril Sud*: entre 1869 y 1871, a propósito de la región central de provincia, y en la década de 1880, cuando el gobierno provincial acometió su expansión hacia distintas áreas.

Esta expansión, que fue parte de un proyecto para reorientar el sistema de comunicaciones hacia la nueva capital provincial, acarrió un excesivo endeudamiento, que finalmente derivaría en la enajenación de la compañía estatal. A comienzos del nuevo siglo, en un marco de tensiones con las grandes compañías inglesas, se planteó un programa de ampliación de la red estatal nacional hasta los puertos de Rosario y Bahía Blanca, que en parte se desactivó tras los acuerdos por la ley Mitre, pero que permitió formar la Administración de los Ferrocarriles del Estado. El gobierno bonaerense, por su parte, comenzó a construir una nueva red de trocha angosta, también con sentido competitivo, desde La Plata hasta Meridiano V, que sería fuente de frecuentes conflictos en los años '20.

Los grupos empresarios extranjeros constituyeron, sin duda, el otro actor preponderante en el proceso de las inversiones ferroviarias. Hacia 1880, las compañías controladas por estos grupos (las inversiones extranjeras



Interior de los renovados coches del *Ferrocarril Oeste*, 1888.  
 Archivo General de la Nación.

directas) comprendían más de la mitad de la red ferroviaria, y al finalizar el período, más del 80%. La participación autónoma de grupos empresarios locales fue escasa y episódica, como lo muestra la experiencia inicial del *Ferrocarril Oeste*, por la carencia de un mercado de capitales al que pudieran acceder fácilmente. En los pocos casos que pudieron concretarse, como el de Carlos Casado y el *Ferrocarril Oeste de Santa Fe*, en la década de 1880, y el de los Lacroze y el *Ferrocarril Central de Buenos Aires*, a principios del siglo XX, tuvo gran importancia la posibilidad de obtener financiación en los mercados europeos.

Las inversiones extranjeras directas, canalizadas a través de los mercados de valores hacia un tipo de empresa que se ha dado en llamar *Free Standing Company* (por oposición a las modernas multinacionales), contaron con

la participación de dos grandes sectores. Por una parte, de una gran masa de los accionistas, e incluso inversores institucionales, que adquirirían los títulos en esos mercados por la renta que esperaban obtener, sin el menor conocimiento del negocio ni posibilidades de controlarlo. Por el otro, de quienes promovían y organizaban las empresas, e intervenían en su conducción, así como en la recaudación e inversión de los fondos, que eran los que asumían el verdadero papel empresarial en las inversiones, y a los que se puede calificar adecuadamente como los verdaderos “grupos inversores”.

En el primer ciclo, cuando todavía predominaban las dudas y reservas en los medios financieros europeos sobre las reales perspectivas de la Argentina, los grupos inversores, provenientes exclusivamente del mercado británico, se reclutaron principalmente en los círculos mercantiles ligados al Río de la Plata. El caso paradigmático fue el del *Ferrocarril Sud*, con la participación de casas metropolitanas como Asworth, Drabble y Nicholson & Green, así como de miembros de la comunidad británica de negocios local, algunos de ellos con grandes propiedades en el área por servir (Fair, Robertson, Duguid, Parish, Lumb). También participaron ingenieros y contratistas ferroviarios (como Petto and Betts), interesados en ampliar su radio de actividades, aunque el caso más notable a este respecto, probablemente por las dificultades que tuvo inicialmente para atraer otro tipo de inversores, fue el del *Central Argentino*, con Wheelwright y la poderosa firma de Brassey, Ogilvie & Wythes, en un papel preponderante.

A partir de los años '70, y especialmente en la década de 1880, la presencia financiera se fue tornando más destacada. En esa dirección



apuntaban la creciente complejidad y dimensión de las empresas, así como la ampliación del público involucrado en la suscripción de títulos en los mercados europeos. En el caso del *Ferrocarril Sud*, desde una base inicial de sólo 198 accionistas, que podían caber perfectamente en la red de relaciones del grupo inversor, se llegó a 2000 en 1880 y nada menos que 36.000 hacia 1914. Fue sin embargo en las nuevas compañías donde esos intereses adquirieron mayor relevancia. Una serie de *merchant banks* como J. S. Morgan (*Gran Oeste Argentino*), A. Gibbs (*Nordeste Argentino*) y, sobre todo, Murrieta (*Central Cordoba, Buenos Aires al Pacífico* y subsidiarias) constituyeron el eje vertebrador de grupos inversores que incluyeron una constelación de financistas y agentes de bolsa, estudios de abogados, ingenieros consultores y algunas firmas de contratistas ferroviarios (como Meiggs, Hume y Clark).

Para varios de esos actores, la lógica de su participación en las compañías, además de sus ganancias como grandes accionistas y directivos, estaba en las utilidades externas al negocio en sí pero derivadas del mismo, y concernían a aspectos tales como la ejecución de obras, provisión de materiales, servicios jurídicos y financieros, así como negocios inmobiliarios vinculados a la inversión, nuevas oportunidades comerciales que se generaban, etc. Sin embargo, por la misma heterogeneidad de los grupos británicos a lo largo del período, es difícil arribar a conclusiones generalizables.

Donde las perspectivas son más claras, y la homogeneidad más marcada, es en el caso de las compañías francesas establecidas a partir de fines de los años '80. Los grupos inversores contaron con la presencia dominante de grandes establecimientos bancarios (sobre todo,

bancos de inversión y "mixtos": Paribas, Union Parisienne, Société Générale), cuyo interés radicaba en una serie de operaciones conexas (garantía y colocación de los títulos, financiación y servicio de tesorería), y convergía con el de los otros participantes, mayormente financistas y también, en un comienzo, industriales vinculados a la fabricación del material rodante. La fuerza de los beneficios "externos" a que estos sectores apuntaban contrastaba con los magros resultados de la explotación de esas líneas, y denotaba una cierta superficialidad en la toma de las decisiones de inversión. En las mismas se apreciaba una participación de agentes y promotores —generalmente vinculados con las elites locales— en un grado muy superior al observado en las inversiones británicas, que imprimirían a los grupos franceses su matiz particular.

#### *EL IMPACTO ECONÓMICO Y LA FORMACIÓN DE UN MERCADO NACIONAL*

El impacto económico de las transformaciones en el sistema de transportes, a partir de la mitad del siglo XIX, resulta casi imposible de abarcar: todas las variables de las que se dispone de datos mostraron hasta 1914 un aumento exponencial. La población, cifrada en 1,1 millones hacia 1850, se multiplicó más de siete veces, el comercio exterior en los cincuenta años previos a 1914, casi 15 veces, y así otros indicadores, como la superficie cultivada, el *stock* ganadero, etc. Todo esto ponía en evidencia el cambio de escala económica que supuso la ocupación y puesta en valor de una gran parte del territorio nacional. Tal expansión, que involucró a la economía exportadora tanto como a las actividades ligadas al mercado interno, hubiera sido imposible de

imaginar sin una mejora sustantiva en los servicios del transporte.

Por sus características, resulta conveniente diferenciar la influencia de los cambios anteriores a 1880 de los sobrevenidos a partir de esta última década. En los primeros años, la influencia del ferrocarril fue muy limitada, y en todo caso acompañó a las transformaciones ocurridas en los otros medios de transportes hasta entonces predominantes. Así pues, la superioridad de la navegación fluvial, reforzada por la temprana aplicación del vapor, llevó a una organización del espacio fuertemente recostada sobre el litoral, con un papel auxiliar de las vías terrestres. La apertura y expansión del puerto de Rosario fue uno de los hitos de esta etapa, en cuanto permitió reducir las distancias de los principales mercados y áreas productoras del Interior (Córdoba, Cuyo, Tucumán).

El desarrollo de este polo portuario, producto inicialmente de una decisión institucional del gobierno de la Confederación, fue consolidado por las mejoras de la navegación fluvial y de las vías terrestres complementarias. Esto tuvo como correlato el incremento del comercio y la producción agrícola en las áreas ribereñas, sobre todo del Paraná, y la emergencia de una constelación de puertos y embarcaderos a todo lo largo de la vía navegable, como Colastiné, San Lorenzo, Constitución, San Nicolás, Ramallo, Baradero, San Pedro, Zárate, Campana.

Por su parte, los antiguos medios de transporte terrestre desempeñaron un importante papel en el crecimiento agrícola de algunos distritos del noroeste de Buenos Aires, lo mismo que en el de la ganadería lanar. Así, los primeros ferrocarriles en esta provincia se expandieron por detrás de la demanda, en zonas

ya estructuradas en torno al transporte tradicional. En parte por este hecho, pero también por la escasa longitud de las líneas, les fue difícil superar la competencia de esos medios, pese a sus enormes ventajas en términos de velocidad. Sin duda el transporte por tropas y arrias funcionaba con muy bajos costos que, en los trayectos más largos, le permitían desalentar el transbordo al medio ferroviario. Esta situación se repitió en los años '70, pese a su mayor envergadura, en el caso del *Central Argentino*, que tuvo que llegar a acuerdos especiales con los fleteros cuyanos, aun después de la apertura del primer tramo del *Ferrocarril Andino*.

La experiencia del *Central Argentino*, que al contrario de los de Buenos Aires buscaba crear su propia demanda en las vastas praderas que atravesaba entre Rosario y Córdoba, permite asimismo otra constatación: las limitaciones del nuevo transporte ferroviario para imponer *per se* cambios productivos profundos. Esta línea debió esperar a la década de 1880 para desarrollar su *hinterland* agrícola; en cambio, tuvo más éxito en atender el intercambio comercial con Córdoba, tanto para el despacho de mercaderías de importación como para la salida de la producción exportable de esa provincia.

Pero si el impacto económico de los ferrocarriles fue al comienzo limitado, su contribución resultó muy significativa en otra esfera que no dejaba de pesar fuertemente sobre las perspectivas del conjunto: la político-institucional. En ese sentido, la velocidad que introdujo el ferrocarril resultó crucial para el afianzamiento político-militar del naciente Estado nacional (el trayecto de Rosario a Córdoba, por ejemplo, podía hacerse en unas diez horas, frente a los tres o cuatro días de las diligencias,

y los veinte a treinta días del transporte carretero). Esto atendía tanto al mantenimiento del orden interno (por el más rápido acceso a las provincias del norte y de Cuyo) como al control de la frontera indígena, que quedó a una distancia más corta, tras la llegada del ferrocarril a Río Cuarto y a las localidades bonaerenses al sur del Salado, en los años '70. El papel de estas extensiones ferroviarias en la logística de la campaña militar de 1879 no puede ser minimizado.

A partir de los años '80, el impacto económico de la expansión de la red ferroviaria, que adquirió ya dimensiones nacionales, fue mucho más acentuado. En el Cuadro 3 se aprecia el fuerte aumento del volumen de la carga transportada. Éste se produjo bajo condiciones que implicaron una sustancial mejora en términos de velocidad de circulación respecto de los medios de transportes anteriores, como del costo de los fletes. En 1884, el producto por tonelada-kilómetro se calculaba en 0,015 pesos (frente a 0,035 a que equivalía en las estimaciones de mediados de siglo). Hacia 1913 promediaba, en el caso de las cuatro compañías más grandes, 0,010 pesos oro.

La expansión ferroviaria indujo, por otra parte, una reorganización del espacio que dejó de depender como eje articulador de las grandes vías fluviales. Por una parte, el frente portuario de ultramar se desplazó hacia el sur y pasó a incluir, desde principios del siglo, como tercer punto de salida, al puerto de Bahía Blanca. Junto a Buenos Aires y Rosario, concentraban el 70% del valor de las exportaciones y el 60% de su volumen. Por otra parte, se revalorizaron los ejes de comunicación hacia el interior del país, posibilitando la puesta en valor de la retaguardia hasta entonces desdoblada del litoral, que se fue transformando en la región pampeana, lo mismo que la de ciertas economías regionales.

La fuerte expansión agrícola que se puede advertir en el Cuadro 3 (más de 1000% de incremento en el área cultivada) se verificó principalmente en las provincias que formaban la región pampeana, las que al terminar el período daban cuenta de casi el 90% de la superficie agrícola de todo el país. Como se indica en el Cuadro 2, allí se había tendido el 70% de la red ferroviaria. En una primera fase, su epicentro estuvo en la provincia de Santa Fe, don-

### CUADRO 3

#### INCREMENTO DE LA RED FERROVIARIA ARGENTINA, EL TRÁFICO Y LAS EXPORTACIONES

Año	Longitud de vías en servicio (km)	Carga transportada (miles toneladas)	Superficie cultivada (miles de ha)*	Valor exportaciones (millones pesos oro)
1885	4502	3050	1922	72,0
1900	16.563	12.660	4.170	57,3
1912	31.461	40.370	21.518	497,6
1912/1885 (incremento %)	7,0	13,2	11,2	6,9

Fuentes: Dirección General de Ferrocarriles, *Estadística de los ferrocarriles en explotación*, (1914), págs. 400 y ss.; Roberto Cortés Conde, "Patrones de asentamiento y explotación en los nuevos territorios argentinos (1890-1910)", en A. Jara (ed.), *Tierras nuevas*, México, 1969, pág. 147; T. Halperin Donghi, H. Gorostegui de Torres y R. Cortés Conde, "Evolución del comercio exterior argentino. Exportaciones", Buenos Aires, s/f.

\*Región pampeana, solamente.

de hacia 1895 se hallaba más de un tercio de la superficie cultivada nacional, casi totalmente de trigo. Para 1914 ese lugar era ocupado por Buenos Aires, seguido por Córdoba, y la proporción de cereales se había diversificado, incluyendo casi el 50% de maíz, lino, avena y otros. Esta expansión debe ser puesta en línea, en primer lugar, con la emergencia del país como uno de los grandes exportadores mundiales de trigo, maíz, lino y de carnes vacunas de alta calidad, que formaron parte del mismo complejo productivo.

Empero, también fue relevante el lugar ocupado por el consumo interno de algunos de estos bienes: 60% de la carne faenada, 50% del trigo. Este mayor papel del consumo, que refleja la convergencia del aumento demográfico, la tasa de urbanización y el más alto nivel de ingresos, es en suma revelador de una de las consecuencias más relevantes de la expansión ferroviaria a partir de 1880, la formación del mercado nacional. Un hito decisivo fue la conexión ferroviaria entre Buenos Aires y Rosario, a comienzos de 1886, que junto con las prolongaciones del Andino a San Luis, Mendoza y San Juan, y del Central Norte a Santiago, Catamarca, Salta y Jujuy, permitió enlazar en un solo sistema a casi todas las capitales provinciales con el centro político y económico del país.

En ese sentido, las nuevas construcciones ferroviarias fueron el correlato de otros cambios, como la federalización de Buenos Aires y la unificación monetaria, que apuntaban en el mismo sentido: la integración y homogeneización de lo que pasó a ser el espacio económico nacional. Este mercado nacional iba a posibilitar la expansión de ciertas economías regionales, sobre la base de importantes complejos agroindustriales, lo mismo que la de una emergente industria manufacturera con



Muelle de desembarco en Rosario. *Vistas pintorescas de la República Argentina*, de A. Rigod, 1885.

base en los grandes centros urbanos, especialmente en la ciudad de Buenos Aires.

Algunos de estos avances se habían insinuado ya en los '70. La terminación de la línea de Córdoba a Tucumán, en 1876, y una política de protección arancelaria que no cesaría de acentuarse en la década siguiente, dio comienzo a una expansión de la producción azucarera en esta última provincia, que en una primera instancia se dirigió sobre todo a los mercados del interior. Luego, a través de Rosario, ganó el acceso a los mercados del litoral para obtener, recién después de 1890, el control del consumo urbano porteño. El volumen de producción, de apenas 1000 toneladas en 1870, aumentó unas nueve veces en esa década, volvió a hacerlo en igual proporción hasta 1894, y nuevamente se duplicó en los dos años siguientes. Para entonces, una grave crisis de sobreproducción impuso un techo por largo tiempo a la actividad, que recién obtendría nuevos máximos en vísperas de la Primera Guerra Mundial. En ese momento, una nueva zona productora, la de los grandes ingenios de Salta y Jujuy, que había tomado impulso por la reciente apertura de nuevos ramales ferroviarios, asumiría el liderazgo.

Otro de los casos fue el de la producción vitivinícola de Mendoza y San Juan, que comenzó a tomar relieve a partir de la llegada del Ferrocarril Andino en 1885. Este hecho y la crisis del tradicional comercio de ganado con Chile, suscitaron un vuelco hacia el cultivo de viñas que, en poco tiempo, se transformarían en el pilar de la economía regional. Estimulada por una coyuntura de altos precios debido a la crisis de la filoxera en Europa, la producción vinícola transportada por el ferrocarril pasó de unas 3000 toneladas en 1887 a 43.000 en 1894 y casi 140.000 en 1900, momento en que sobrevino, aquí también, una crisis de sobreproducción. No obstante, la llegada del ferrocarril al sur de Mendoza en 1903, generó un nuevo auge, que se extendería hasta casi el fin del período y permitiría triplicar los volúmenes previos. La concurrencia de líneas (el *Gran Oeste Argentino*, *Buenos Aires al Pacífico*, *Oeste de Buenos Aires*, *Bahía Blanca al Noroeste*) brindaría nuevas alternativas a los bodegueros mendocinos, lo mismo que a los sanjuaninos una nueva línea estatal, la del *Argentino del Norte*.

En ambos casos, el acceso al mercado nacional se vio acompañado de importantes cambios en los circuitos de comercialización, que quedaron centralizados en Buenos Aires y Rosario. Esta última albergaba la principal refinería del azúcar destinada a Buenos Aires, y una serie de casas comerciales que habían anudado fuertes vínculos con los empresarios cuyanos desde la década de 1850. Su papel de centro distribuidor para gran parte del país, sostenido hasta 1886 por su condición de cabecera de uno de los grandes sistemas ferroviarios, pudo mantenerse luego por las bajas tarifas que la fuerte competencia obligó a las compañías a mantener. Hacia 1908, luego de

la sanción de la ley Mitre y de las fusiones y reacomodamientos que se sucedieron, incluida la venta del remanente del *Ferrocarril Andino*, este cuadro cambió. Un nuevo sistema de tarifas parabólicas sustituyó al anterior, estimulando el transporte de largas distancias en desmedro de las intermedias, y con ello la concentración de los circuitos de comercialización en Buenos Aires, dejando a Rosario en una posición más secundaria.

Si la integración del mercado nacional brindó oportunidades para el desarrollo de ciertas economías regionales, también permitió la emergencia, desde los principales centros urbanos, de una pujante industria manufacturera. Estimulada por el aumento de la demanda que el auge exportador y el fuerte crecimiento demográfico provocaba, especialmente a partir de la década de 1880, la abundancia de mano de obra y la mayor accesibilidad de los insumos contribuyeron a situarla en las dos grandes ciudades-puerto. No obstante, la industria de Buenos Aires lograría capitalizar también aquí la centralización aludida de los circuitos de comercialización y transporte, para el abastecimiento de un mercado nacional cada vez más decisivo a medida que el tamaño de las empresas se expandía.

De esta manera, la moderna red de transportes había contribuido a formar un importante mercado nacional que, para 1914, era el más grande de América Latina y cuyas pautas de comercialización y consumo eran crecientemente homogéneas. Surgido complementariamente del auge exportador, lo sustituiría como principal fuerza motriz del crecimiento cuando, a partir de 1930, el país ingresara en una nueva etapa, la de la sustitución de importaciones.

## ORIENTACIÓN BIBLIOGRÁFICA

Sobre las rutas fluviales y terrestres en la primera mitad del siglo XIX véanse ENRIQUE M. BARBA, *Rastrilladas, huellas y caminos*, Buenos Aires, 1954; JOSÉ C. CHIARAMONTE, *Mercaderes del Litoral. Economía y sociedad en la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX*, Buenos Aires, 1991; JUAN CARLOS GARAVAGLIA, *Mercado interno y economía colonial*, México, 1983; VICENTE GESUALDO, "Todo sobre ruedas: carrozas, diligencias, galeras, sopandas y carretas", *Todo es Historia*, n° 227, Buenos Aires, marzo de 1986; MARTA M. HUERTAS, "Los caminos de la frontera oeste argentina durante el período hispánico", *Cuadernos del CEIFAR*, N° 9, Mendoza, 1983; ERNESTO J. MAEDER, *Historia económica de Corrientes en el período virreinal (1776-1810)*, Buenos Aires, 1981; O. URQUIZA ALMANDOZ, *Historia económica y social de Entre Ríos 1600-1854*, Buenos Aires, 1978.

Entre los estudios específicos que analizan el transporte terrestre y fluvial, RAMÓN J. CARCANO, *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina*, Buenos Aires, 1893; CLIFTON KROEBER, *La navegación de los ríos en la Historia Argentina (1794-1860)*, Buenos Aires, 1967; SILVIA PALOMEQUE, "Circulación de carretas por las rutas de Santiago (1818-1849)", *Cuadernos de la Universidad Nacional de Jujuy*, N° 5, San Salvador de Jujuy, 1995; MIGUEL A. ROSAL, "Transportes terrestres y circulación de mercancías en el espacio rioplatense, 1781-1811", *Anuario del IEHS*, N° 3, Tandil, 1989, y "El transporte hacia Buenos Aires a través de la hidrovía Paraguay-Paraná, 1781-1811", *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, n° 27, Colonia, 1990.

Algunos de los principales viajeros que tratan el tema de los medios de transporte son: CONCOLORCORVO, *El lazarillo de ciegos caminantes*, Madrid, 1980; TADEO HAENKE, *Viaje por el Virreinato del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1943; LUCIO V. MANSILLA, *Una excursión a los indios Ranqueles*, Buenos Aires, 1962; WOODBINE PARISH, *Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata*, traducción y apuntes de Justo Maeso, Buenos Aires, 1958; F. PAUCKE S. J., *Hacia allá y para acá (Una estada entre los indios mocobíes, 1749-1767)*, Tucumán, 1942-1944, 3 tomos; S. DE UNDIANO Y GASTELÚ, "Itinerario de Mendoza a Buenos Aires por el camino de las postas en 1799", *Anuario de la Sociedad de Historia Argentina*, vol. 2, Buenos Aires, 1941.

Entre los estudios sobre circuitos comerciales se destacan CARLOS S. ASSADOURIAN, "El sector exportador de una economía regional del interior argentino. Córdoba, 1800-1860", en *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, 1982; MIRON BURGÍN, *Aspectos económicos del federalismo argentino*, Buenos Aires, 1960; VIVIANA CONTI, "Articulación económica de los Andes centro meridionales (siglo XIX)", *Anuario de Estudios Americanos*, XLVI, Sevilla, 1989; FÉLIX CONVERSO, "Relaciones del intercambio, acrecentamiento patrimonial e inversión de capital comercial", *Cuadernos del Centro de Estudios Históricos*, n° 2, Córdoba, 1991; M. A. ROSAL y ROBERTO SCHMIT, "Comercio, mercados e integración económica en la Argentina del siglo XIX", *Cuadernos del Instituto "Dr. Emilio Ravignani"*, N° 9, Buenos Aires, 1995; y CLAUDIA WENTZEL, "El comercio del Litoral de los ríos con Buenos Aires: el área del

Paraná 1783-1821”, *Anuario IEHS*, N° 3, Tandil, 1987.

Sobre los cambios en los medios de transporte fluvial y terrestre en la segunda mitad del siglo XIX y sus implicancias económicas, el trabajo más exhaustivo es el de HUGO DE CLERCQ, *The Development of the Communication and Transportation Infrastructure of Argentina's more Advanced Economy 1850-1914*, Florida, 1973. Véanse, además, los trabajos ya citados de KROEBER y BARBA, así como WALTER BOSSE, “Historia de las comunicaciones 1862-1930”, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia de la Argentina Contemporánea*, vol. III, Buenos Aires, 1966; LUIS DODERO, *La navegación en la Cuenca del Plata y sus propulsores*, Buenos Aires, 1961; LUIS ENSINCK, “La navegación regular en el río Paraná”, *Revista Histórica*, Buenos Aires, enero-marzo 1978, y CARLOS JEWELL, *Mensajerías Argentinas*, Buenos Aires, 1966.

La promoción de los ferrocarriles se puede encontrar en JUAN BAUTISTA ALBERDI, *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*, Valparaíso, 1852, y en la recopilación de TULIO HALPERIN DONGHI, *Proyecto y construcción de una nación (1846-1880)*, Buenos Aires, 1997. Véanse también OSCAR CORNBLIT, EZEQUIEL GALLO y A. O'CONNELL, “La generación del 80 y su proyecto”, *Desarrollo Económico*, N° 4, Buenos Aires, 1962; F. LÓPEZ DEL AMO, *Ferrocarril, ideología y política ferroviaria en el proyecto liberal argentino (1852-1916)*, Madrid, 1990; EZEQUIEL GALLO, “El Roquismo”, *Todo es Historia*, N° 100, Buenos Aires, 1975; y CARLOS MARICHAL, “Políticas de desarrollo económico y deuda externa en Argentina (1868-1880)”, *Siglo XIX Revista de Historia*, III:5, Monterrey, 1988. Sobre la construcción de ferrocarriles por parte del Estado,

MABEL MANZANAL, “Los ferrocarriles y la organización nacional. El caso del Ferrocarril Central Norte (1866-1872)”, Buenos Aires, 1977, y ELENA SALERNO, “Estado regulador y Estado empresario”, *Boletín de Historia Ferroviaria*, Buenos Aires, marzo de 1999.

Los estudios sobre la historia de los ferrocarriles pueden remontarse al que, en 1911, escribió EMILIO REBUELTO, “Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos”, en FUNDACIÓN MUSEO FERROVIARIO, *Los ferrocarriles en la Argentina 1857-1910*, Buenos Aires, 1994. Desde una perspectiva económica, también marcó un hito ALEJANDRO BUNGE, *Ferrocarriles Argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional*, Buenos Aires, 1918. Merecen citarse luego WILLIAM ROGIND, *Historia del Ferrocarril Sud, 1861-1936*, Buenos Aires, 1937, RAÚL SCALABRINI ORTIZ, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Buenos Aires, 1958, que con sus tesis polémicas estimuló la investigación en este campo, y RICARDO M. ORTIZ, *Historia Económica de la Argentina*, Buenos Aires, 1955, que incluye un afiado análisis de la evolución ferroviaria. De la producción académica contemporánea debe destacarse especialmente EDUARDO ZALDUENDO, “El desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina”, en *Libras y rieles*, Buenos Aires, 1975, págs. 245-420. Completan el panorama HORACIO J. CUCCORESE, *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*, Buenos Aires, 1969, y, recientemente, MARIO JUSTO LÓPEZ, *Historia de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1991, *Historia de los ferrocarriles nacionales 1866-1886*, Buenos Aires, 1994, y *Los ferrocarriles argentinos y la crisis de 1890* (en prensa).

De gran utilidad son las compilaciones de la DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES, *Esta-*

*dística de los ferrocarriles en explotación*, Buenos Aires, 1892-1914, y de la DIRECCIÓN GENERAL DE VÍAS DE COMUNICACIÓN, *Leyes, contratos y resoluciones referentes a ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica*, Buenos Aires, 1903-1913, 8 volúmenes. Complementariamente, pueden consultarse las recopilaciones de antecedentes de ERNESTO SOARES, *Ferrocarriles Argentinos. Sus orígenes, antecedentes legales y reseñas estadísticas*, Buenos Aires, 1937, y de FRANCISCO BARRES, *Reseña de los ferrocarriles argentinos, 1857-1944*, Buenos Aires, 1945.

Con respecto a la inversión extranjera, y sobre todo británica, puede consultarse el clásico de H. S. FERNS, *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires, 1968; el exhaustivo estudio de COLIN LEWIS, *British Railways in Argentina, 1857-1914. A Case Study of Foreign Investment*, Londres, 1983, así como el de W. WRIGHT, *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*, Buenos Aires, 1980. Sobre los grupos inversores, véase CHARLES JONES, "Who Invested in Argentina and Uruguay?", *Business Archives*, 48, 1982, y MIRA WILKINS, "The free-standing company, 1870-1914: an important type of British foreign direct investment", *The Economic History Review*, XLI:2, 1988. Con un enfoque más amplio, ANDRÉS REGALSKY, *Las inversiones extranjeras en la Argentina 1860-1914*, Buenos Aires, 1986. Del mismo autor, sobre las compañías francesas, "Las inversiones francesas en los ferrocarriles argentinos, 1887-1900", *Siglo XIX Revista de Historia*, III:5, Monterrey, 1988, y "Foreign Capital, Local Interests and Railway Development in Argentina: French Investments in Railways 1900-1914", *Journal of Latin American Studies*, Cambridge, 21:3, 1989, al igual que CARLOS MARICHAL, "Los ferrocarriles franceses en la Argentina", *Todo es Historia*, n° 105, Buenos Aires, 1976.

Finalmente, el impacto económico de los nuevos medios de transporte fue analizado por primera vez en JUAN ÁLVAREZ, *Estudio sobre las guerras civiles argentinas*, Buenos Aires, 1912, y retomado contemporáneamente por ROBERTO CORTÉS CONDE, "Patrones de asentamiento y explotación en los nuevos territorios argentinos (1890-1910)", en A. JARA (ed.), *Tierras nuevas*, México, 1969. Tomando el caso santafesino, del mismo autor, "Rutas, puertos, transportes y formación del mercado en la provincia de Santa Fe", en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Quinto Congreso Nacional y Regional*, Buenos Aires, 1987; EZEQUIEL L. GALLO, *La pampa gringa. La colonización agrícola de Santa Fe (1870-1895)*, Buenos Aires, 1983, y PAUL GOODWIN, "The Central Argentine Railway and the Economic Development of Argentina 1854-1881", *Hispanic American Historical Review*, 57:4, 1977. Sobre las economías del Interior, WILLIAM FLEMING, *Regional Development and Transportation in Argentina. Mendoza and the Gran Oeste Argentino 1885-1914*, Nueva York, 1987, así como JORGE BALAN, "Una cuestión regional en la Argentina: burguesías provinciales y el mercado nacional en el desarrollo agroexportador", *Desarrollo Económico*, n° 69, Buenos Aires, 1978; BEATRIZ BRAGONI, *Los hijos de la revolución. Familia, negocios y poder en Mendoza en el siglo XIX*, Buenos Aires, 1999; y DONNA GUY, *Argentine Sugar and Politics: Tucuman and the Generation of Eighty*, Arizona, 1980.

Otros aspectos considerados han sido el de la frontera: COLIN LEWIS, "La consolidación de la frontera argentina a fines de la década del 70", en G. FERRARI y E. GALLO, *La Argentina del Ochenta al Centenario*, Buenos Aires, 1980, y el de la formación de un mercado nacional para la naciente industria manufacturera: del mis-



mo autor, "Railways and Industrialization: Argentina and Brazil 1870-1920", en C. ABEL y C. LEWIS, *Latin America: Economic Imperialism and the State*, Londres, 1985, y sobre todo FERNANDO ROCCHI, "Consumir es un placer: la industria y la expansión de la demanda en Bue-

nos Aires a la vuelta del siglo pasado", *Desarrollo Económico*, 37:148, Buenos Aires, enero-marzo 1998, y "Argentine industry and the building of the national market (1870-1910)", *Working Papers in Economic History*, n° 44, Londres, 1998.

## **VI. LA VIDA COTIDIANA**

---

# 41. VIDA COTIDIANA, PÚBLICA Y PRIVADA (1810-1870)

---

*María Sáenz Quesada*

El ámbito de la vida cotidiana es el dominio del largo tiempo de la historia; hábitos que demoran siglos en consolidarse se resisten a cambiar y cuando desaparecen no se van del todo. Sin embargo, existen determinados hechos históricos de carácter político y económico que modifican con relativa rapidez las costumbres sociales no sólo en su faz pública, más expuesta por su misma naturaleza al cambio, sino también en lo privado. Tal es el caso de casi todas las guerras y de algunas revoluciones, como la Francesa y la Soviética en la Europa contemporánea. La apertura comercial luego de períodos de circuitos cerrados, y los movimientos masivos o selectivos de emigrantes, desempeñan, asimismo, un importante papel en las modificaciones de la vida cotidiana.

Entre 1810 y 1820, la Revolución de Mayo, la guerra de la Independencia y la apertura del puerto de Buenos Aires al comercio internacional, facilitaron los cambios en el modo de vivir. Por el contrario, la guerra civil y el proceso de ruralización de la vida pública ocurrida después, se tradujeron en estancamiento y retroceso. A partir de 1852, las zonas mejor preparadas para la modernización, como Buenos Aires, el Litoral y los centros urbanos ubicados en las principales rutas del comercio,

comenzaron un proceso de cambio ininterrumpido. Éstos tendían a la disolución de las antiguas barreras que separaban a grupos sociales en la época colonial. Pero en las regiones que quedaron al margen del comercio y de la producción, las modificaciones fueron escasas, lo mismo que en aquellas donde las elites se mantuvieron apegadas al modelo hispánico tradicional.

## LA RUPTURA DEL MARCO ARISTOCRÁTICO

Las principales aspiraciones del tiempo de la Revolución son expresadas por el Himno de Vicente López y Planes, aprobado por la Asamblea en 1813. Éste hablaba de libertad: los “libres del mundo”, pero también de entronizar a “la noble igualdad”, dos valores que calaron hondo desde el principio. Esa misma Asamblea adoptó las más relevantes innovaciones en materia social, la libertad de vientres que beneficiaba a los hijos de los esclavos, la supresión del tributo indígena y la abolición de los escudos, mayorazgos y títulos de nobleza. Tales decretos marcarían el rumbo de los primeros años de la vida independiente en su faz cotidiana.

“En 1810, la revolución americana rompió el antiguo marco aristocrático de la socie-

dad colonial, que creaba una barrera casi infranqueable entre la 'gente decente' de las ciudades y la plebe nativa de los suburbios y campañas. Eran éstos los gauchos de las estancias pampeanas, los indios de los fundos montañosos, los esclavos de las casas señoriales, los mestizos de las rancherías suburbanas. Comenzaba así el reinado de la igualdad que la revolución prometía. En torno a los fogones del campamento, o en la necesaria intimidad de las conspiraciones, la transmutación social fue produciéndose."

El párrafo citado, en que Ricardo Rojas introducía el tema de los payadores, poetas del pueblo que cantaron para el pueblo los ideales de la revolución americana, sirve asimismo para introducir el tema del impacto producido por la Revolución y el sentimiento patriótico en la vida cotidiana.

A partir de 1810 y antes aún, el modelo español, basado en la sociedad estamental, pierde vigencia, mientras se incorporan a la vida social nuevos modelos venidos de Francia y Gran Bretaña, las naciones líderes de Europa. La militarización de la sociedad, consecuencia del estado de guerra permanente, se traduce no sólo en el imbatible prestigio del guerrero, sino también en el aumento de mujeres solas que son cabeza del hogar. Por otra parte, está implícita en la sociedad la idea de que toda autoridad puede cuestionarse. Además, la radicación temporal o definitiva de algunos comerciantes extranjeros inicia un proceso de cambios en el modo de vida de las elites; los objetos del comercio importados por ellos se incorporan a los usos cotidianos, aunque todavía sin carácter masivo.

## PATRIOTISMO Y PARTICIPACIÓN POPULAR

Las fiestas mayas, iniciadas en Buenos Aires en el primer aniversario de 1810, y extendidas por la Asamblea de 1813 a las jurisdicciones del Interior, fueron el principal aporte de la Revolución al calendario de las festividades públicas. Imitadas de los fastos de la Revolución Francesa, su arraigo local fue inmediato. La conmemoración se rodeó de una escenografía propia, himnos patrióticos, danzas interpretadas por escolares, cintas y colores simbólicos. Así se festejaba a la patria, una concepción abstracta; el monarca, en cambio, aunque lejano, era una persona concreta.

En general, las fiestas mayas fueron muy populares. Constituían una suerte de barómetro político del estado de ánimo colectivo en Buenos Aires. Pero como no todos compartían el nuevo clima, el cabildo de Tucumán, mientras ordenaba a la población festejar ese día, iluminar los frentes de sus casas y hacer guardia a caballo, castigaba con multa y cárcel a quien "omitiese el uso de tan bella oportunidad para manifestar su patriotismo". Ese patriotismo, impuesto a rajatabla, incluía la celebración pública de las victorias en la guerra y de otras fechas del nuevo calendario oficial. La disposición se cumplía hasta en las poblaciones más apartadas, como lo demuestra el hecho de que el gremio de plateros de Chilecito (La Rioja) festejara en 1816 la Declaración de la Independencia en Tucumán.

Las fechas patrias exigían, asimismo, que los sermones en las iglesias adoptaran un tono acorde con el novel sentimiento. Esta invasión del ámbito religioso era una herencia del regalismo hispánico: el gobierno independiente reclamó la colaboración del clero, como antes

lo había hecho la Corona, y no vaciló en sancionar a los descontentos.

Las costumbres seguían siendo piadosas. Eso sí, en algún momento, posiblemente casi contemporáneo de la Revolución, se perdió la costumbre de exigir comprobantes (cedulillas) de la confesión pascual a los fieles. Esta severa norma de control social repugnaba a la conciencia de muchos y especialmente de los mozos, dice Mariquita Sánchez en sus *Recuerdos*. Pero en general, las fiestas tradicionales del santo patrono, de Corpus Christi, la Navidad y la Semana Santa mantuvieron su importancia, aunque también sufrieron las consecuencias del nuevo clima de ideas.

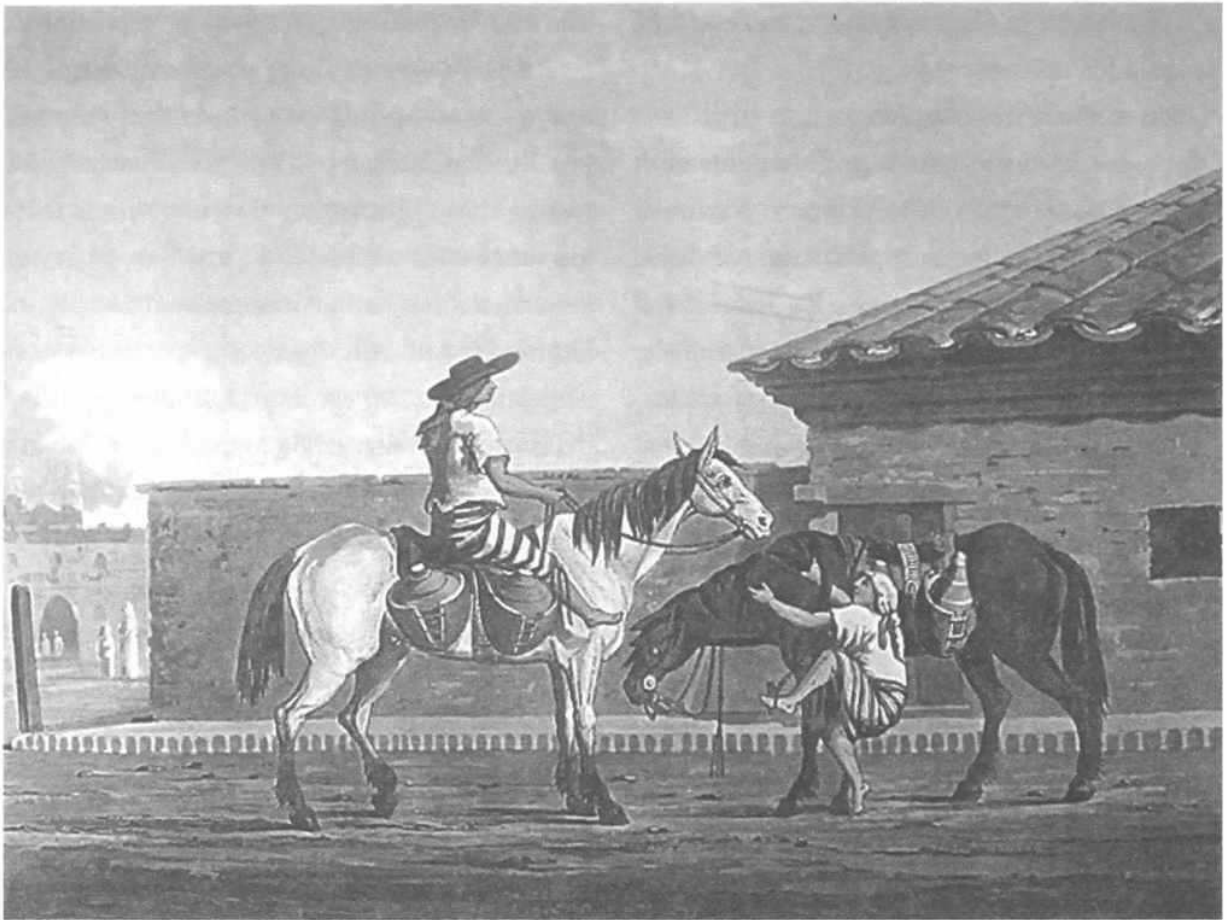
La noticia de que Belgrano había obtenido la victoria de Salta (febrero de 1813) llevó a las autoridades porteñas a organizar una corrida de toros a cargo de aficionados y un baile en la plaza mayor, con orquesta que tocó *contradanzas y paspises*, mientras se entonaban cánticos alusivos. Nadie reparó en que era el primer día de Cuaresma, anota Juan Manuel Beruti, es decir, la época en que este género de diversiones públicas no estaba autorizado por la Iglesia. Pero lo nunca visto en la capital en plena Cuaresma, con escándalo de la gente timorata, fueron las comedias públicas de tema patrio presentadas en esa misma oportunidad en el teatro Coliseo. Por su parte, el gremio de artesanos de la ciudad de Tucumán, que desde tiempo inmemorial corría con los gastos ocasionados por la festividad de Corpus Christi, decidió desentenderse de ella. El festejo, sin esta contribución, comenzó a perder su brillo tradicional.

La vida familiar sufrió modificaciones. En Buenos Aires, el clima de mayor libertad que imperaba afuera se reflejaba en el interior del hogar. Desde la infancia, los porteños resulta-

ban mucho más audaces en sus expresiones políticas que sus padres y maestros, afirma el norteamericano E. M. Brackenridge, de paso por Buenos Aires, en 1817. Quienes se encontraban más a gusto con el nuevo orden eran los muchachos, sobre todo los días de fiesta, cuando debían cantar marchas patrióticas en la plaza mayor. Allí, frente al espectáculo que ofrecían unos 500 escolares reunidos, escucha decir a un caballero: "Señor, estos son los independientes de América del Sur, nosotros no servimos para nada".

De la Universidad de Córdoba, en 1816, dice el viajero sueco Jean Adam Graaner que tanto los profesores como los estudiantes se habían consagrado, llenos de curiosidad, a todas las ramas científicas que les estaba prohibido cultivar antes de la Revolución. Sin embargo, los progresos eran lentos por falta de buenos maestros y de libros. Un profesor, a quien Graaner le obsequió una obra del abate Raynal, se lo devolvió porque "no podía tener en su poder un libro que no se salvaría de la quema, si era descubierto por los profesores del colegio". Al parecer, los métodos represivos del Santo Oficio seguían vigentes, a pesar de que la Inquisición había sido suprimida por la Asamblea de 1813.

Acerca de la Universidad en esa época de transición, escribe Juan M. Garro que faltaban métodos uniformes y coherencia sobre el régimen y disciplina de estudios. En su plan de 1813, el deán Funes elogiaba a los barómetros y microscopios como instrumentos más a propósito para descubrir la verdad que los silogismos. Pero en materia filosófica se inclinaba por la escuela escolástica como la más segura frente a las "ocurrencias antojadizas" de Descartes, Malebranche, Locke o Leibnitz.



El lechero. Emeric Essex Vidal. *Picturesque Illustrations of Buenos Ayres and Montevideo.*

La voluntad popular de participar se advertía en Buenos Aires en los suburbios, en los callejones cercados por tunas, en las pulperías de las afueras donde circulaba la gente de a caballo. Dicha voluntad se puso en evidencia el 5 y 6 de abril de 1811, cuando “los alcaldes de las quintas” apoyaron al presidente de la Junta, Cornelio Saavedra. Por su parte, la juventud morenista elegía como lugar de reunión el café de Marcos, junto a la plaza, un sitio famoso por sus billares y con lugar disponible para tertulia. Tanto entusiasmo ciudadano disgustó al primer Triunvirato que, en septiembre de 1811, el día en que se elegirían los diputados de la ciudad, prohibió ingresar a la plaza mayor a las mujeres, cualquiera fuera su condición, a los muchachos, a los negros, a los jinetes y a las personas comunes que no fueran

“gente decente”. Buscaba de este modo impedir lo inevitable: la ruptura de los barreras sociales producida por la Revolución.

Las mujeres habían tomado partido en política, sea asociándose para la compra de armas, como lo hicieron las más ricas, o en el caso de muchas propietarias de estanzuelas, donando caballos para el ejército. Un periódico porteño reclamaba en 1813 que se contuviera “la demasiada y perjudicial licencia de las mujeres en hablar”, pues “da vergüenza y toca ya la raya de lo escandaloso” el modo libre en que se expresan muchas señoras patricias cuando hablan de política y del gobierno. Si esto ocurría en los salones, puede suponerse con cuanta más soltura se expresarían las trabajadoras urbanas, sobre todo las lavanderas y planchadoras que tenían fama de parlanchinas e indiscretas.

La militarización de la sociedad es uno de los rasgos dominantes del período. Este fenómeno ha sido analizado por Halperin Donghi en el caso de Buenos Aires. La militarización fue notable también en la provincia de Mendoza a partir de 1814, cuando se formó el Ejército de los Andes. Diez años después, casi todos los varones mendocinos de alguna importancia lucían galones y grados militares adquiridos en las luchas intestinas y en las re-friegas contra los indios. Eran oficiales y al mismo tiempo estancieros, tenderos, hombres de leyes, políticos y en los momentos de paz se entregaban a las tareas civiles. Socialmente fueron un verdadero estorbo a la justicia y al orden, escribe Silvestre Peña Lillo. En Buenos Aires, Beruti pasa revista a una serie de pulperos, medidores de trigo, barberos y hasta algún cómico del teatro Coliseo que “han hecho suerte desde Liniers acá” gracias a su incorporación al ejército. Para todos ellos, la “noble igualdad” no había resultado una frase hueca.

Los españoles peninsulares que no tomaron partido por la Revolución, fueron castigados duramente. Se les prohibió tener pulperías porque, tratándose de un sitio de reunión social, podían hacer propaganda contraria a la Revolución. Avanzada la guerra, tampoco pudieron casarse con hijas del país y hasta se decretó su expulsión. Esta orden absurda rara vez sería cumplida. Pero desde el punto de vista legal, la autoridad del padre español se mantuvo. Cuenta Quesada a ese respecto que siendo niño el dramaturgo Ventura de la Vega, nacido en Buenos Aires, fue forzado por su padre, un español enemigo acérrimo de la Independencia, a marcharse a España. Las autoridades, en lugar de apoyar el reclamo del niño, fundado en el sentimiento patriótico, reconocieron la autoridad paterna y lo dejaron ir.

En Salta, Jujuy y Tucumán la sociedad local se había vinculado por lazos de matrimonio y por intereses comerciales con la altoperuana y limeña. Por eso la cuestión familiar revistió caracteres dramáticos cuando el Perú se convirtió en el centro de la contraofensiva española. La pugna ideológica se reflejó en la costumbre piadosa del hábito, que se vestía a consecuencia de una promesa si había enfermos en la casa. Cuando llegaban noticias de la derrota de los ejércitos independientes, las mujeres patriotas se cubrían con el hábito de la Purísima en señal de luto. Y a la inversa, si se trataba de un triunfo patriota, las godas o sarracenas se vestían con el hábito de San Francisco. En otras partes, las mujeres se peinaban de un modo u otro según sus convicciones políticas.

Por lo general, cuanto más cerca estaba el teatro de la guerra, mayores eran los trastornos en la vida cotidiana. Los emigrados patriotas, fugitivos de Salta y Jujuy, llegaron a Tucumán desprovistos de todo; los pocos que pudieron trasladar a lomo de mula sus mercancías, las vendieron a menor costo para poder vivir.

Desterrar las costumbres seculares resultaba una tarea compleja. Valga un ejemplo: el director Rondeau decretó el fin de las corridas de toros, medida grata a la sensibilidad de los liberales, a pesar de que el general San Martín había organizado, en vísperas de la partida del Ejército de los Andes, una corrida de toros en Mendoza. En ella, los más gallardos oficiales —Lavalle, Mansilla, Isidoro Suárez— integraron la cuadrilla, unos, vestidos de toreros españoles y otros, de paisanos criollos. Todavía en 1822, para festejar la paz del Cuadrilátero, hubo comedias y corridas de toros en Concepción del Uruguay, villa entrerriana donde en la ajetreada década de 1810, la población había disminuido considerablemente.

Otra consecuencia del estado de guerra endémico es el colapso del sistema hospitalario heredado de la colonia. En el momento preciso de la batalla se organizaban precariamente hospitales y los pocos médicos existentes se incorporaban a los regimientos. En el Noroeste, donde tradicionalmente ejercían profesionales venidos de Lima, la falta de médicos para la población civil resultó tan dramática que en 1815 el cabildo de Tucumán pide “en nombre de la humanidad”, al jefe del ejército del norte, permita al doctor encargado del hospital de Jujuy trasladarse a esa ciudad. Falta de médicos, la gente recurría a los curanderos y sangradores quienes, por otra parte, reinaban sin rivales en la campaña.

En Buenos Aires, donde funcionaba la institución virreinal del Protomedicato, el gobierno creó el Instituto Médico Militar, encargado de la enseñanza y de la organización sanitaria de los ejércitos. A partir de 1822, con la actividad docente del Departamento de Medicina de la Universidad de Buenos Aires, el número de médicos se incrementó. De este modo, poblaciones tan alejadas como Carmen de Patagones, en la remota frontera del río Negro, contarían con la posibilidad de tener los servicios de un médico formado en el país y tan confiable como los egresados de universidades europeas. Esto ocurría hacia 1820, cuando las costumbres empezaban a acusar el impacto de la Revolución.

## REFORMAS Y COSTUMBRES

La década de 1820 ofrece agudos contrastes en cuanto a la sociedad y a la vida cotidiana. Buenos Aires, favorecida por la multiplicación del comercio de importación y por los

buenos precios obtenidos por sus cueros, realizó una variada gama de reformas, algunas de las cuales afectaron a las costumbres cotidianas. Pequeñas pero activas colonias de extranjeros se radicaron en la provincia y los protestantes obtuvieron el reconocimiento oficial de su culto (1825).

Contra viento y marea, el gobierno de Martín Rodríguez llevó adelante una reforma religiosa (1821), sin que ello afectara su continuidad, más allá de un motín rápidamente abortado. Pero en las provincias del Interior más conservadoras era peligroso abordar tales reformas: la Carta de Mayo, otorgada por el gobierno de San Juan, que introducía la libertad de cultos, le costó el puesto al gobernador de la provincia, Salvador María del Carril. El joven gobernador, amigo de Rivadavia, había implementado una reforma religiosa en la provincia cuyana, que convirtió al convento de los dominicos en Biblioteca y teatro; fundó, asimismo, la Sociedad de Beneficencia, a imitación de la de Buenos Aires y estableció una imprenta. En Mendoza, donde la administración también tenía una tendencia reformista, el escándalo de los “pelucones” (conservadores) se centró en las actividades de Juan Crisóstomo Lafinur, profesor del Colegio, filósofo liberal, músico y actor de teatro vocacional.

Entre las reformas del gobierno porteño que modificaron la vida cotidiana, se cuenta la forma de enterrar a los muertos. Prohibidos los entierros en las iglesias, se fundó el primer cementerio público en la Recoleta. Los disidentes fueron autorizados a tener su propio sitio de entierros, cerca de Retiro. Los criollos se juntaban para mirar atentamente cómo enterraban los gringos a los suyos en una fosa honda; a los ingleses, por su parte, les horrorizaba la forma en que se cavaban las tumbas en la



Recoleta, porque a su juicio, los cadáveres quedaban casi a flor de tierra.

La muy popular romería de la Virgen del Pilar del mes de octubre, “que desde tiempo inmemorial todos los años se hacía”, organizada por los franciscanos recoletos, corría el riesgo, en 1822, de no hacerse porque dicha orden religiosa fue suprimida por la reforma. Para evitar el descontento popular, el propio gobierno se ocupó de las fiestas, con tanta diversión de música y danzas, anota Beruti, “que poco más aventajaron las del 25 de Mayo”.

Desde antes de 1810, unos pocos ingleses influyeron notablemente en la renovación de la vida cotidiana de la clase alta porteña. Ellos pusieron de moda los banquetes con sus interminables brindis para celebrar los onomásticos de sus reyes y hasta las victorias patriotas en la guerra. Solían reunirse en hoteles, propiedad de compatriotas suyos, como el de Faunch o la Fonda de los Tres Reyes. Británicos y norteamericanos colaboraron especialmente en la celebración de la victoria de Ayacucho (1825), en la que rivalizaron el comercio extranjero y las autoridades locales.

Criollos y extranjeros convivían no sin dificultades. En las pulperías del Bajo, los marineros ingleses, borrachos, se trezaban en grescas sangrientas con los paisanos, diestros en el uso del cuchillo. Como en el tiempo de Rivadavia se prohibió el uso del cuchillo, disminuyó considerablemente la criminalidad. Por otra parte, la obligación de arrodillarse en la calle, por sucia que estuviese, cuando pasaba el Santo Viático de los enfermos, disgustaba a los extranjeros. Éstos fueron eximidos de cumplir con la piadosa costumbre luego de un grave incidente ocurrido en Buenos Aires.

En la Alameda, el paseo elegante, los matrimonios británicos caminaban tomados del

brazo, desafiando la costumbre española de andar mujeres y varones por separado. Pero ya era relativamente frecuente que un inglés se casara con una muchacha criolla. Debían contraer matrimonio por el rito católico, pues no había otra forma de que un “hereje” protestante fuera aceptado. Estas parejas funcionaban apreciablemente bien, aunque es cierto que a los británicos les molestaba la costumbre de que la nueva pareja fuera a vivir a la casa de los padres. Ese uso del hogar doméstico por varias generaciones de una misma familia, con parientes, allegados y servidumbre, mantenía intacta su vigencia.

Los ingleses vivían de preferencia en quintas frente al río, pues separaban los negocios de la vida familiar. Los criollos ricos, a menudo tenían el comercio en su misma casa y utilizaban las quintas sólo para el verano. A pesar de la vecindad del río, en el país no se conocían los deportes náuticos, ni la vela, ni el remo, ni las regatas que hacían furor en Inglaterra. Los británicos compartían, en cambio, con los criollos el gusto por los paseos a caballo o en coche a las afueras, la forma preferida por los jóvenes para pasar un domingo, no sólo en Buenos Aires sino en las ciudades del Interior. Pronto se introdujeron las carreras de caballos a la inglesa que, en la década de 1830, tenían lugar en varios puntos de la ribera. Otra forma de entretenimiento era la propuesta por el *Vauxhall*, parque de diversiones inaugurado en 1829, de estilo inglés, con jardines, servicio de confitería y espectáculo.

Hacia 1820, los extranjeros no se veían forzados a matear, hábito que les producía repugnancia, lo mismo que el de servir con la mano bocados especiales para los invitados. En cuanto a las comidas sazonadas con abundancia de