

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

Notas sobre la conformación de la estructura económica imperial (1865/1890).

Nigra, Fabio (UBA).

Cita:

Nigra, Fabio (UBA). (2007). *Notas sobre la conformación de la estructura económica imperial (1865/1890)*. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/877>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

XI JORNADAS INTERESCUELAS/DEPARTAMENTOS DE HISTORIA
Tucumán. 19-21 de Septiembre

Título de la ponencia: **Notas sobre la conformación de la estructura económica imperial (1865/1890)**

Mesa temática abierta Nro. 96 : PENSAR LOS ESTADOS UNIDOS DESDE UNA PERSPECTIVA SUDAMERICANA.

Coordinadores: Pablo Pozzi y Fabio Nigra

Universidad, Facultad y Dependencia: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Historia

Autor/a(es-s):

Nigra, Fabio - Cátedra de Historia de los Estados Unidos de América.

Dirección, teléfono y dirección correo electrónico:

Pedro N. Arata 1565, CABA; 11-4301-2499; fgnigra@ciudad.com.ar

Introducción

Es un lugar común hoy sostener que el inicio del despegue económico norteamericano se produjo con posterioridad a la Guerra Civil, la cual se extendió desde 1861 hasta 1865. La explicación no resulta tan obvia como puede suponerse, aunque parte de elementos conocidos. El norte industrial, como formación económico-social dinámica y progresista en términos de desarrollo del capital, se vio en la obligación de someter, a como diera lugar, al sur esclavista por proceso de acumulación de capital supuestamente retardatario y primitivo, aunque en realidad se omite un aspecto crucial.

El argumento fue la esclavitud, el problema real fue la tarifa aduanera. La tesis del Sur respecto de que la tarifa aduanera perjudicaría su comercio con la revolución industrial europea fue contrarrestada por el Norte y su discusión sobre la esclavitud –calificada como la “institución abominable”–. Es decir: los grandes señores plantadores pretendían sostener una economía abierta en términos absolutos, justificándola en el hecho de ser los únicos generadores de divisas para pagar las importaciones de los Estados Unidos. Así, cualquier restricción al comercio exterior (en particular el que se realizaba con Gran Bretaña) redundaría en graves represalias

externas. Mientras tanto, los productores industriales norteros arguyeron que el comercio no era imprescindible ya que el país podía producir lo que consumía¹, y que la mayor parte de los insumos industriales podían hallarse dentro del mismo territorio; que el comercio exterior debía restringirse o controlarse, y que lo que más convenía era aislarse de la vieja y corrupta Europa.

La guerra resultó, como bien sostuvo en su oportunidad Clausewitz, la continuación de la política por otros medios. La derrota de la formación político-social sureña² implicó la consolidación del poder de la burguesía industrial del norte. El Sur resultó devastado en términos materiales y humanos, de forma tal que la “reconstrucción” conducida en forma contradictoria por el Norte solamente contribuyó a profundizar la imposibilidad de que, de ahí en adelante, el Sur pudiera constituirse en un contendiente serio del poder industrial. El Sur, en consecuencia, pasó a convertirse en una zona geográfica subordinada –en términos económicos y políticos– a las necesidades del Norte.

El inicio de la etapa

Uno de los impulsos fuertes al progreso, tal vez en forma paradójica, fue suministrado por el desarrollo agrícola. Luego de la Guerra Civil el desarrollo de un modelo de producción agrícola-ganadero de tipo capitalista se convirtió en la base de la estructura: pasó, de las 2 millones de granjas de antes de la guerra, a 5,75 millones; las tierras cultivadas llegaron a ocupar más de 840 millones de acres³, utilizó seis veces más volumen de capital que la industria y dos veces y media más personal empleado; de esta forma produjo –hasta la década de 1880

¹ Una muy fuerte tradición política y cultural norteamericana se sostiene en un principio que se conoce como “excepcionalismo”. Éste se origina en la idea de que los Estados Unidos de Norteamérica –y por ende, sus habitantes- constituyen una excepción al desarrollo normal del proceso histórico. Las particularidades geográficas, el “crisol de razas”, las diferencias de la evolución histórica y otros motivos han determinado que el norteamericano gozara de una serie de principios y valores que lo hicieron diferente al resto del mundo, y por ende la consecuencia lógica de que no se pudiera comparar el proceso norteamericano con otros. De esta forma, y de manera necesariamente vinculada, se desarrolló la idea del “aislacionismo”. Este principio, fuertemente sostenido por los sectores más conservadores, prescribe que Estados Unidos de Norteamérica no debe inmiscuirse en los asuntos externos de los demás países, mientras éstos no se metan con él. El aislacionismo es lo contrario exacto de lo sostenido por los plantadores, por lo que puede decirse que resultó ser parte componente de la ideología de la burguesía industrial nortera.

² La discusión sobre si la formación del sur esclavista se encontraba inserta en una dinámica capitalista o, por el contrario, resultó derrotada por no adecuarse a la dinámica del nuevo modo de producción no forma parte del presente estudio, pero valga la aclaración de que tal vez fuera funcional al capitalismo británico, y por ende, como modo subordinado del desarrollo capitalista.

³ Como unidad de medida, un acre representa 4,047 metros cuadrados.

aproximadamente– el doble de valor agregado que el producto industrial. Esto también resultó posible gracias al hecho de que hacia 1860 el 80% de la gente vivía en comunidades que no excedían las 2.500 personas; según los datos estadísticos disponibles, para esa década alrededor de 22 millones de personas, es decir, el 43,8% del total de los habitantes de los Estados Unidos vivían en el campo.

El centro de la transformación productiva se debe, según la mayoría de los analistas del tema, a la famosa ley *Homestead* (junto con otros cambios en la política de tierras del Estado Federal). Esta ley prescribía que todo aquel ciudadano norteamericano que lo solicitara podría obtener 65 hectáreas de tierras fiscales por el sólo hecho de vivir en ellas o de ponerlas en producción durante cinco años. Esta ley se vio complementada por otras cuyas ideas pasaban por perfeccionar el sistema, tales como la de *Cultura de Bosques*, la de *Tierras Desérticas*, la de *Madera y Piedra* y otras, hasta la extendida de *Homestead*, de 1909. La consecuencia de esta política implicó que unas 400 millones de hectáreas pasaran del fisco a manos privadas pero con límites: mientras los *homesteaders* recibieron hasta fin de siglo alrededor de 32 millones de hectáreas, los ferrocarriles –de manos de los gobiernos estatales y municipales-, unos 73 millones; los estados, 56; y unos 80 millones –la mayor parte de las reservaciones indias- fueron puestas a la venta al mejor postor. En suma, solamente de una sexta a una décima parte de las tierras que la ley preveía se pusieran a disposición de los desposeídos fue a manos de éstos, mientras que el resto fue a parar a las de grandes conglomerados y especuladores en tierras.

Sin perjuicio de la imagen creada a posteriori, la idea de “colonizar” tierras en una carrera limpia y de verdadera competencia hacia el oeste no es más que un mito. El costo que implicaba el traslado (contando la carreta, sus implementos y los insumos), que alcanzaba a unos 1.000 dólares de la época, hacían prohibitivo dicho experimento para las grandes masas desposeídas de las ciudades, dentro de las que deben contarse a los negros liberados por la guerra –quienes, en su mayor parte, debieron quedarse bien en la zona en donde habían sido anteriormente esclavos, o bien debieron desplazarse hacia el norte a buscar un sustento que en su lugar de residencia no encontraban-.⁴

⁴ Valga el siguiente ejemplo: “En 1866, el Congreso apartó cerca de 19 millones de hectáreas de tierras comunales en cinco estados sureños, para unidades de 32 hectáreas. Diez años después, la presión de los intereses madereros norteros obligó a rechazar estos acuerdos, y la tierra fue puesta a la venta para los especuladores. Un congresista adquirió 4.500 hectáreas en Luisiana, una empresa de Michigan recibió 283 mil hectáreas de tierras de pinos, una compañía inglesa compró 800 mil hectáreas de tierras boscosas en la Florida, otra recibió 600 mil hectáreas en Luisiana, a un dólar por hectárea. En 1906, un experto del gobierno concluyó que la explotación del Sur por estas y

Una de las clásicas discusiones dentro de la literatura especializada refiere a que la baratura de la tierra llevó a que cualquiera que pretendiera tierras en los Estados Unidos pudiera acceder a su propiedad fácilmente. Sin embargo, existen posiciones diferentes a este análisis consensual, como es la visión de Paul W. Gates, quien señaló lo contrario. Gates sostuvo que la política federal de ventas de títulos de propiedad en forma ilimitada e irrestricta hizo posible la monopolización de las tierras por parte de especuladores, quienes fueron los que compraron la mayor parte en algunas áreas; situación que provocó la desaparición de las tierras baratas o libres y la emergencia de la aparcería. En la visión de Gates, entonces, la ley *Homestead* simplemente exacerbó el problema por lo que, para 1880, un cuarto de los productores agrícolas no eran propietarios de sus tierras.⁵ El problema se agravó con el paso del tiempo, ya que en algunas zonas del medio Oeste la aparcería se incrementó en un 50% entre 1880 y 1890.

El efecto de la ley *Homestead* no debe ser analizado como un factor aislado, sino como complemento de otro: el desarrollo de la mecanización. Iniciada hacia la década de 1840, es recién con el fin de la Guerra Civil que el proceso se profundizó de forma tal que, si para 1850 se necesitaba todo un día para segar una tonelada de heno, hacia 1900 se lo hacía solamente en cuatro horas; en términos monetarios, se pasó de 246 millones de dólares en máquinas en 1860 a 750 millones en 1900. Este dato indica que, tal como sucediera en Gran Bretaña aproximadamente un siglo antes, el aumento de la productividad posibilitó que una cantidad cada vez menor de trabajo –y por ende, de trabajadores- alimentara a una cantidad cada vez mayor de personas, las que no debían utilizar su tiempo en producir comida y quedaban como “ejército de reserva” para el desarrollo industrial. Esto es, tal como en su madre patria, la *revolución agrícola* fue un paso clave y trascendente para el gran salto de la industrialización.

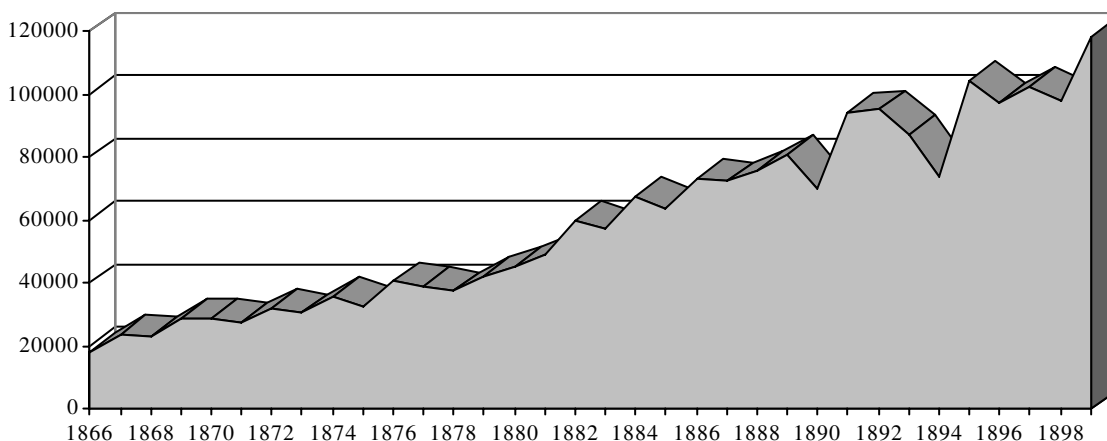
La mayor parte de la expansión de la agricultura durante la etapa de posguerra se produjo en el Oeste y en el medio Oeste (Missouri, Iowa, Kansas, Nebraska, Minnesota, las Dakotas y el valle central de California), donde el número de granjas, luego de la ley *Homestead*, se multiplicó por siete y por tres, respectivamente. En el Noreste, por el contrario, el aumento fue solamente del 20%. Aquel crecimiento implicó un desarrollo espectacular de la producción, aunque éste

otras compañías era ‘probablemente, la más despiadada destrucción de bosques conocida en la historia.’” Tomado de Morison, S., Steele Commager, H. y Leuchtenburg, W. E. *Breve Historia de los Estados Unidos*; México, F.C.E., 1987, página 535.

⁵ La posición de Gates se encuentra bien desarrollada en Atack, J. y Passel, P.A. *A New Economic View of American History, from Colonial times to 1940*; New York, W.W. Norton & Company, 1994, páginas 407 y ss.

fuera logrado a un alto costo ecológico. En efecto, la aceleración del proceso productivo sin ningún tipo de estudio de impacto natural, determinó que unas 40 millones de hectáreas (un área similar a la de los estados de Illinois, Ohio, Carolina del Norte y Maryland), fueran destruidas por la erosión, que otras 90 millones de hectáreas se encontraran en un proceso de erosión grave; y que los pastizales de las Grandes Planicies se hubieran convertido en polvo, sin perjuicio de la severa deforestación producida por la tala indiscriminada. Sin embargo, hacia 1840-1850 con la construcción de los canales fluviales, como lo fue el señero Canal de Erie, comenzaron a llegar del medio oeste en forma masiva los cereales, por lo que las granjas más alejadas fueron abandonadas, mientras que las más cercanas se dedicaron al cultivo de frutas y hortalizas y a la cría de ganado destinado a la producción láctea. Por su parte, mucho más al norte, se abocaron al desarrollo de la industria maderera gracias a la presencia de extensas zonas boscosas.

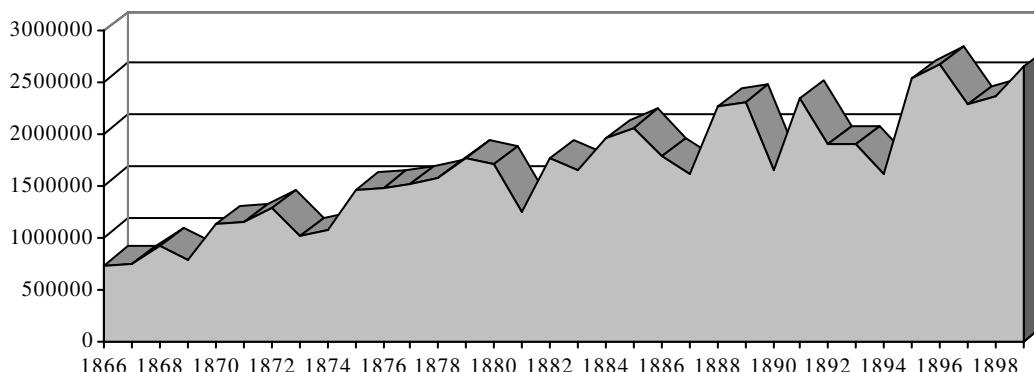
Gráfico N° 1
Producción de Cebada, 1866-1899, en miles de búshels⁶



FUENTE: United States Department of Agriculture – National Agricultural Statistics Service. *Historical Track Records*, Abril 2003, página 7.

⁶ El búshel es una unidad de medida que representa 32,35 litros.

Gráfico N° 2
Producción de Trigo, 1866-1899, en miles de búsheles



FUENTE: United States Department of Agriculture – National Agricultural Statistics Service. *Historical Track Records*, Abril 2003, página 17.

Este proceso determinó que se efectuara el pasaje de una agricultura como medio de vida a otra, vinculada al mercado capitalista. De esta forma, si bien se fijó como el ideal norteamericano la vida agraria simple, la variación del *output* promedio de las granjas se incrementó en un 2,5% anual entre 1869 y 1909; la producción de trigo lo hizo al 3,1% por año; es decir, a un ritmo constante aún respetando la evolución cíclica, tal como puede observarse en los gráficos precedentes.

La crítica central de la literatura especializada es que la base productiva norteamericana se asentó en la extensividad más que en la intensividad (sin perjuicio de que en el largo plazo esta condición se viera modificada), lo que determinó incrementos de productividad que fueron por detrás del resto de los sectores económicamente productivos. De esta forma, mientras el promedio anual de aumento de la producción de las granjas entre 1889 y 1899 se mantuvo en alrededor del 0,7%, el de los demás sectores no agrícolas lo hizo en un 1,7%.

Por otra parte, también se promovió un aumento en el *output* del sector ganadero. Algunas estimaciones señalan que para inicios de la etapa (es decir, el fin de la Guerra Civil), había alrededor de cinco millones de reses pastando en la zona de Texas. Estos animales eran, tal como había sucedido en lugares similares (como puede ser la Argentina), producto de la mestización y la crianza semi-salvaje de aquellos traídos por los colonizadores, y eran conocidos como los *Longhorn*, pues sus cuernos en algunos casos alcanzaban a más de dos metros de punta a punta. El caso es que la potencialidad del desarrollo de importantes negocios se incrementó gracias a

diversos factores: el aumento de la demanda de carne por parte de los habitantes de las ciudades de la costa este, junto con la posibilidad del abaratamiento del costo de transporte que se produjo gracias al desarrollo del ferrocarril (que ya llegaba a las praderas centrales), y el avance tecnológico que significó la aparición de los coches frigoríficos. El problema a resolver era llevar las cabezas de ganado de Texas a las terminales ferroviarias.

En un primer momento se lo resolvió con arreos largos desde los lugares de pastura hasta Missouri y, luego, a Kansas. La duración de estos viajes era de alrededor de 4 meses desde el inicio hasta la llegada a una terminal de ferrocarril. Tal fórmula se aplicó durante unos 20 años (es decir, aproximadamente hasta 1890). La travesía a pie de los animales resultaba también beneficiosa, ya que gracias a los extensos pastizales y a un ritmo razonable, se producía un fenómeno que en la Argentina se conoce como el *engorde*. Los arreos desarrollaron con el tiempo diferentes rutas, conforme con la modificación que fuera produciéndose en el tendido de las líneas ferroviarias y el avance hacia el Oeste. La ciudad de Abilene, Kansas, llegó a ser uno de los más relevantes centros ganaderos como destino final de una de las rutas de arreo más importante: la *Chisholm Trail*. Ésta contaba con muy buenas pasturas y suficiente agua como para mantener y engordar el ganado hasta su embarque en los trenes que lo llevarían al Este.

El negocio de la cría de ganado resultó ser muy beneficioso. La importancia de las ganancias que propiciaba estimuló el ingreso a dicho mercado de diversos agentes (como fueron, por caso, los capitalistas escoceses), ya que la creciente demanda estimulaba los precios de venta mientras los costos, bajos, se mantuvieron estables durante un plazo relativamente largo. Por ejemplo, el engorde del ganado se producía en tierras fiscales y, en muchas ocasiones, también en tierra de indios, lo que generó fuertes roces entre los productores y los nativos desplazados. El sistema de crianza era el conocido como “rancho abierto”, es decir: el dueño de los animales tenía unas pocas hectáreas con agua, mientras el ganado pastaba en las tierras de los alrededores –que no eran adquiridas por nadie, ya que no tenían acceso al agua-.

Gracias al desarrollo de esta actividad junto con la minería y la agricultura, se formaron pequeños poblados cerca de las estaciones de ferrocarril, donde se “captaba” el dinero de las pagas de los trabajadores en los ranchos, las minas y los arreos.

Un hecho estrechamente vinculado al desarrollo de la producción agrícola-ganadera es la implementación masiva del alambrado de púas, utilizado para el cercado en reemplazo de la madera. Sin embargo, esta innovación no se encontró exenta de conflictos, ya que cuando los

agricultores comenzaron a cercar para proteger sus cultivos, los ganaderos y arrieros vieron limitados sus circuitos de transporte, lo que motivó severos enfrentamientos entre ambos. A fin de cuentas, el límite de esta modalidad de acumulación de capital se encontró ante una fatalidad climática. Los durísimos inviernos de 1886-1887, y sus subsecuentes sequías, destruyeron grandes extensiones de pastizales que dejaron al ganado con escasa capacidad de reserva. De esta forma, los animales no pudieron resistir las largas travesías usuales y por ello se produjeron enormes hambrunas y muertes. Se dice que luego del desastre solamente sobrevivió el 10% del total de cabezas de ganado, lo que expulsó del mercado a los capitalistas extranjeros y a los del Este. El negocio quedó entonces en manos de rancheros locales y la estructura de la producción de carne en los Estados Unidos se transformó de raíz. Así se firmó el certificado de defunción de los arreos largos.

Sin embargo, todo este desarrollo económico se produjo en términos capitalistas. Esto significa –mirado desde el presente– que los granjeros y rancheros se vieron afectados por la tendencia a la superproducción y su consecuencia necesaria, la baja de precios; junto con un alza sistemática del costo del dinero (tema que se tratará en forma autónoma) y los costos de producción. Por ejemplo, si entre 1867 y 1869 se necesitaban 1.200 búshels de trigo, maíz, cebada, avena o centeno para pagar una hipoteca de 1.000 dólares; para 1886-1888 el costo se había elevado al equivalente de 2.300 búshels de los mismos *commodities* para poder pagar la misma hipoteca.

En términos del cálculo de beneficio, el trigo, por ejemplo, le dejaba al granjero 1,45 dólares por búshel en 1886; pero la tendencia a la sobreproducción determinó que para 1894 solamente le rindiera 49 centavos por búshel. El maíz dejaba 75 centavos en Chicago en 1869, pero el beneficio se redujo a 29 en 1889. Por el contrario, el precio de los productos manufacturados (muchos de los cuales se convirtieron en insumos de las granjas), aumentó el 50% en menos de diez años. De esta forma –es decir, sobreproducción y reducción de precios de venta– la participación del sector primario en la creación de riqueza nacional se fue reduciendo de manera sistemática: en 1860 el sector agrícola-ganadero generaba el 30% del total de la renta nacional; para 1890 ese porcentaje se había reducido al 19%.

Esta decadencia se advirtió en forma relativamente temprana, por lo que para 1866 el presidente Johnson envió a un funcionario de la Oficina de Agricultura a investigar las condiciones materiales de vida de los productores y habitantes del campo. El enviado, Oliver

Kelley, produjo un informe que impresionó al Presidente, ya que allí se describían con crudeza las condiciones de pobreza, aislamiento y atraso de los habitantes de las zonas rurales. Por ello propugnó la creación de una asociación de campesinos, que dio en llamarse *Patrons of Husbandry*, a la que le seguirían otras. Éstas serían conocidas como *Granges*, organizaciones con sentido social y de ayuda; cuyo principal éxito radicó en lo que se conocería como las “leyes Granger”: control de tarifas ferroviarias, freno a sus abusos y limitación a los altos precios de los almacenes, entre otras.

El salto productivo. Los ferrocarriles

Las raíces de la industrialización norteamericana pueden hallarse en la Revolución Industrial británica. Por un lado, la rápida expansión de la industria textil inglesa le abrió un gigantesco mercado a la expansión consecuente del cultivo de algodón del Sur. Por el otro, el bajo precio en términos comparativos de las manufacturas británicas puso a los capitalistas norteamericanos de los Estados Unidos frente a la alternativa de comenzar a producir en términos industriales, amparados en barreras aduaneras, o no producir y conformarse con las materias primas (para beneplácito de la clase dominante esclavista sureña). De alguna manera, esto va a resultar el eje de la guerra civil que enfrentaría a la formación económico-social norteamericana con la del Sur.

La información acerca de las nuevas técnicas de producción cruzaba el Atlántico rápidamente, por lo que se estaba perfectamente al tanto de lo que pasaba en Inglaterra. Asimismo, la transferencia de tecnologías desde Inglaterra a la nueva nación resultó bastante sencilla, dadas las características que tenían en común ambos países y, por ende, es más que razonable suponer que la industrialización norteamericana implicó una continuación lógica de la producida en Gran Bretaña, gracias a los fuertes lazos culturales y materiales que unieron tradicionalmente a la madre patria con la excolonia. De esta forma, las barreras que se habían generado por la dificultad de la integración de los diversos mercados dentro de los Estados Unidos (divididos, obviamente, por cuestiones geográficas y por las dificultades de comunicación), cayeron finalmente y, en consecuencia, gracias a que se desató un proceso de integración regional, se generó la posibilidad de la producción a escala.

Es lógico pensar que las regiones más íntimamente vinculadas con el Atlántico y, por lo tanto, con Europa, tuvieran un crecimiento y un intercambio mercantil que no podían desarrollar

otros territorios norteamericanos (como por ejemplo, los de la costa oeste). Las imposibilidades técnicas hacían que los transportes fueran muy deficientes a fines del siglo XVIII, por lo que la integración de los mercados solamente se efectuó cuando el desarrollo del ferrocarril y el de los barcos de vapor se aceleraron. No hay que olvidar que si bien en el interior de las regiones se vivía relativamente bien y con abundantes alimentos, esto no iba a generar las condiciones del crecimiento. Es durante el siglo XIX que el impulso expansivo de la economía estadounidense comenzaría a romper la dependencia de Europa, potenciándose su desarrollo al incentivarse el proceso de integración regional.

En materia de transporte y comunicaciones, el transporte terrestre era torpe, costoso y complicado. Por eso comenzó a desarrollarse la vía fluvial, básicamente a través del río Mississippi, gracias a lo cual se fueron integrando grandes extensiones del Sur, para luego unirse al medio Oeste. Este proceso se profundizó aún más a partir de 1811, en función de las modificaciones tecnológicas que culminarían dando origen a un medio de transporte que se convertiría en un clásico: el barco fluvial con quilla plana, escaso calado y enormes ruedas en la popa, con nombres rimbombantes como *Walk on the water* y otros. Estos barcos se encontraban particularmente adaptados a los tramos más complicados del río y a sus niveles rápidamente cambiantes, gracias a lo cual se convirtieron en el mecanismo de unión indispensable entre las explotaciones agrícolas del Oeste, las plantaciones del Sur y los mercados de Nueva Orleans, hasta la época en que pudieron ser sustituidos por los ferrocarriles.

Este fenómeno potenció un enorme crecimiento de las comunicaciones fluviales, hasta tal grado que se vincularon en gran parte regiones antes separadas. El caso más importante y por esto ejemplar fue el canal de Erie –construido con financiación estatal– que comunicaba al río Hudson en Albany con el lago Erie, enlazando así Nueva York con la zona de los Grandes Lagos.

Con respecto a los ferrocarriles, los primeros comenzaron a construirse hacia 1830, a partir de Boston, Baltimore y Charlestown, porque eran ciudades que no tenían buenas comunicaciones fluviales.

Entre 1830 y 1850 se fueron ampliando una importante cantidad de tramos secundarios, tanto de alcance general como para transportar carbón, y hacia 1850 el ferrocarril alcanzó ya el medio Oeste. Para 1860 funcionaban varias líneas que comunicaban el Este con el Oeste, entroncando con el Mississippi y atravesando en gran medida las praderas productoras de maíz. Durante la guerra se detuvo la construcción de ferrocarriles, pero luego, con la derrota del Sur, se

pudo finalmente atravesar todo el territorio para lograr la vinculación de ambas costas. En 1869 se llegó a la unión de las líneas que procedían de Kansas y de California, en *Promontory Point*. Gracias a tal vínculo, en cuatro días se podía llegar de Nueva York a San Francisco.

Hacia 1910 se había completado prácticamente el trazado general ferroviario, que alcanzaba a unos 385.000 kms. En general, en los Estados Unidos los ferrocarriles fueron por detrás de la demanda, como respuesta a las necesidades de transporte de personas y mercaderías por la zona de la colonización, el Oeste. En pocos y contados lugares la situación fue a la inversa, es decir, por delante de la demanda.

Usualmente se sostuvo que fueron el motor determinante del desarrollo industrial norteamericano. Una visión tradicional es la de W.W. Rostow, quien señaló que los ferrocarriles causaron el *take off* hacia el desarrollo autosostenido. Para 1960 las visiones tradicionales fueron revisadas, pero no de manera radical. En trabajos tales como *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy*, y *Productivity Change and Technological in the Railroad Sector 1849-1910*, Albert Fishlow sostuvo que el ferrocarril fue “importante en ese contexto” para el crecimiento de la economía norteamericana, desvirtuando en parte el punto central que tradicionalmente se le entregó al desarrollo del medio de transporte. Por su parte, Robert Fogel (en *A Quantitative Approach to the Study of Railroads in American Economy Growth*, y *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*, entre otros) arguyó que los ferrocarriles no resultaron indispensables para el despegue industrial norteamericano, por lo que éste podría haberse logrado sin ellos.

Tabla N° 1
Retorno sobre la inversión y costo de oportunidad en los FFCC
(ca. 1880)

Sistema	Retorno Privado*	Costo de Oportunidad**
Central Pacific	10.6	9.0
Union Pacific	11.6	9.0
Texas and Pacific	2.2	7.7
Santa Fe	6.1	7.9
Northern Pacific	6.3	7.9
Great Northern	8.7	6.3

* Sin ayuda del gobierno

** Estimado como el promedio de los ingresos de acciones comunes en la bolsa de Nueva York, ajustados por inflación o deflación

Aunque con excepciones, la rentabilidad del negocio ferroviario era importante (hasta el punto en que en más de un caso resultaba mucho más rentable que la Bolsa). Asimismo, no hay

que dejar de lado que el crecimiento de los transportes también contribuyó al desarrollo de otras actividades, como pueden ser la industria metalúrgica y la de maquinaria, que absorbían a su vez gran cantidad de mano de obra. De alguna forma se continúa con la lógica de la Revolución Industrial de Gran Bretaña. Hacia 1870, cuando la economía comenzó a reactivarse, luego de la Guerra Civil, los ferrocarriles fueron los mayores consumidores de hierro y acero.

Industria y Revolución Industrial

Pero la industrialización norteamericana no se basó exclusivamente en los ferrocarriles. También debe tenerse en cuenta el desarrollo de la producción de bienes de consumo, durables y no durables, con un inicio similar al británico. Los primeros telares de algodón de los Estados Unidos se desarrollaron entre 1790 y 1800. Originalmente, dichos telares eran copias de los diseñados en Inglaterra⁷, pero llegaron a un grado de perfeccionamiento mayor que el de los ingleses. El hilo era transformado en tejido por tejedores independientes, o se lo vendía al consumidor como tal. El paso siguiente fue la aparición de las máquinas de tejer y de hilar movidas por energía hidráulica. Lentamente fueron desarrollándose lugares en donde comenzaba a concentrarse la industria textil, como Lowell y Lawrence, localidades cuya particularidad era que se encontraban al lado de ríos correntosos que les proveían de un insumo central como era la energía.

Los productores norteamericanos advirtieron, en relativamente poco tiempo, que sólo se podría competir contra el desarrollo industrial inglés logrando, en primer lugar, una producción a escala de forma tal que le permitiera bajar los costos de producción; luego, la diferencia de precio entre Inglaterra y los Estados Unidos debía equipararse con las tarifas aduaneras. Sin embargo, es un lugar común en la bibliografía sostener que, hacia 1860, la industria norteamericana era muy dispersa, a pequeña escala, simple y fundamentalmente rural. Mucha industria servía, en general, al sector agrícola: herreros, aserraderos, etc.

En el periodo que va de 1840 a 1870 la industria se desarrolló en pequeñas poblaciones que derivaron en localidades industriales, tales como Reading, Lynn o Syracuse, en lugar de hacerlo en grandes conglomerados urbanos como lo eran Nueva York o Filadelfia. Estas

⁷ Según se cuenta, una de las primeras experiencias industrializadoras fue producida por un inmigrante, de origen inglés, llamado Samuel Slater. Este fabricó un telar en 1789, con base en el modelo de Arkwright (la primera máquina de hilar algodón). A partir de allí erigió una fábrica en Pawtucket (*Rhode Island*), con energía hidráulica.

ciudades, además, albergaban pequeñas industrias que no necesariamente eran menos productivas que las mayores (en algunos casos, llamativamente sucedía lo contrario). Esto era posible dadas las particularidades del proceso de trabajo y su organización. Algunos autores han denominado el método por el cual los patrones organizaban la producción como de “control simple”. Este mecanismo se llevó a cabo, en general, en fábricas textiles y talleres metalúrgicos, o en aquellos pequeños talleres en que el patrón actuaba como trabajador jefe. De esta forma, el “control simple” se sostenía en que el jefe veía todo, sabía todo, decidía todo. La empresa era el taller, por lo que los problemas se resolvían rápidamente, con una orden del patrón.⁸ Sin embargo, este proceso de control simple, que en la época considerada era dominante, pasará a ser secundario cuando la pequeña empresa muestre su límite productivo y se haga necesaria la producción a escala.

Uno de los principales problemas para el desarrollo productivo –como ha de suceder en todo país joven-, lo constituyó el abastecimiento de mano de obra. Este insumo era usualmente escaso, por lo que, en un principio, donde hiciera falta mano de obra se contrataba –para laborar en las fábricas–, a las hijas de los agricultores, a quienes se las alojaba en grandes dormitorios en los que reinaba una supervisión moral de tipo puritana (el modelo desarrollado en Lovell). Luego, el problema de la mano de obra comenzó a ser resuelto gracias al impulso provisto por la inmigración.

Tabla N° 2
Las diez industrias “líderes” en Estados Unidos de 1860

N° Orden	Industria	Valor Agregado*
1	Bienes de Algodón	58.8
2	Aserraderos	54.0
3	Botas y Zapatos	52.9
4	Harinas y Farináceas	43.1
5	Ropa de Hombre	39.4
6	Maquinaria	31.5
7	Lana (ropas, bienes)	26.6
8	Cueros	24.5
9	Hierro Fundido	22.7
10	Imprentas	19.6

* En millones de dólares de 1914.

FUENTE: Atack, J. y Passel, P.A. *A New Economic View of American History, from Colonial Times to 1940*; New York, W.W. Norton & Company, 1994, página 461.

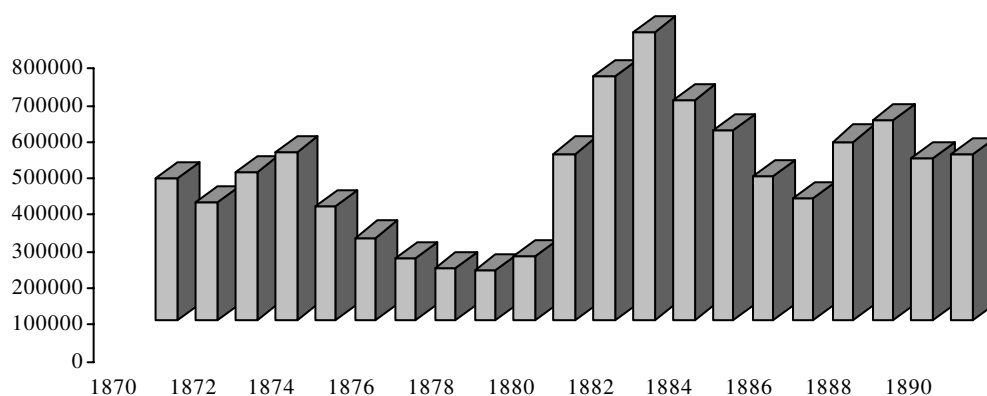
⁸ Gordon, D.M., Edwards, R. y Reich, M. *Trabajo segmentado, trabajadores divididos. La transformación histórica del trabajo en Estados Unidos*; Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1986, página 123.

No todo se basó en los ferrocarriles y los textiles, sino que también fue desarrollándose una industria colateral liviana, que respondía a las necesidades de las industrias mayores y de la gran afluencia de personas que se acercaban por la necesidad creciente de mano de obra. Las conclusiones a las que arribara el vigésimo censo sugirieron que las causas que determinaron las particularidades del asentamiento industrial fueron las siguientes: a) cercanía de los insumos; b) cercanía de los mercados; c) cercanía del agua como proveedora de energía; d) clima favorable; e) oferta de trabajadores; f) provisión de capital de inversión y, g) el momento del inicio (temprano o tarde).

Esta línea de interpretación muestra que cuatro de los seis Estados más grandes, que aportaban a su vez el mayor valor agregado en bienes manufacturados –Nueva York, Pennsylvania, Illinois, Ohio, Massachusetts y Nueva Jersey-, se encontraban en el Noroeste. El abastecimiento de agua, el clima favorable y la adecuada oferta de trabajadores fueron factores que les permitieron a los capitalistas nortños impulsar el desarrollo de importantes industrias de manera temprana. Sin embargo, las tarifas aduaneras, en este orden de ideas, jugaron un papel central, ya que brindaron protección desde los inicios de la nación. Luego, lentamente, fueron cayendo en su nivel de imposición, hasta la Guerra Civil. Pero con su fin no cesó la discusión a su alrededor. Todos los presidentes atendieron el asunto, aunque se enfrentaron con diferentes niveles de conflicto.

Gráfico N° 3
Evolución de la inmigración en la etapa*

*en cientos de miles

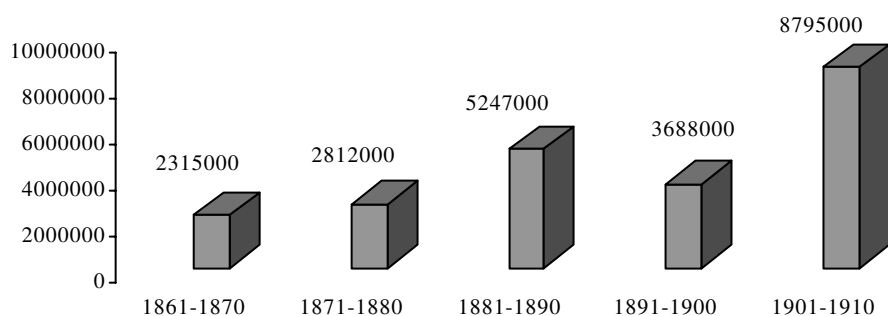


FUENTE: Adams, W.P. (comp.) *Los Estados Unidos de América*; México, Siglo XXI, 1982, página 468.

Como se dijo más arriba, la inmigración aportó parte sustancial de la mano de obra imprescindible para el desarrollo industrial. Se estima que en las últimas cuatro décadas del siglo XIX arribaron a las costas de los Estados Unidos entre trece y catorce millones de personas, y su flujo inmigratorio aumentó mucho más desde principios del siglo XX y hasta el inicio de la segunda década de este siglo.

Tal como sucedió en la Argentina, muchos de los inmigrantes eran en realidad campesinos pobres de Europa en busca de un futuro mejor, que pudo ser posible también gracias al desarrollo de la revolución tecnológica y el consecuente abaratamiento del costo del pasaje.⁹ Pero la emigración no se produjo exclusivamente por problemas económicos. Exiliados políticos luego de la represión de los movimientos revolucionarios de 1848 y expulsados religiosos se sumaron en la búsqueda de tranquilidad y trabajo al cruzar el océano Atlántico. Mirados en números totales, la cantidad arribada a las costas norteamericanas resulta sorprendente:

Gráfico N° 4
Total de Inmigrantes



FUENTE: Burchell, R. “La emigración a América en los siglos XIX y XX”, en Adams, W.P. (comp.) *Los Estados Unidos de América*; México, Siglo XXI, 1982, página 168.

Esta gran cantidad de trabajadores se insertaron en diferentes sectores productivos, con desigual éxito. Sin embargo, el aumento constante del volumen de bienes y servicios llevó a una

⁹ Tal como cita Burchell, “en 1825, el pasaje para América costaba 20 libras, en tanto que en 1863 el viaje en vapor suponía únicamente 4 libras y 15 chelines, y en 1890 ya era posible atravesar el Atlántico al reducido precio de 3 libras y 10 chelines. Se ha calculado que a finales del siglo XIX, un hombre, su esposa y tres hijos pagaban algo más de 18 libras por cruzar el Atlántico a vela...”, en Burchell, R. “La emigración a América en los siglos XIX y XX”, en Adams, W.P. (comp.) *Los Estados Unidos de América*; México, Siglo XXI, 1982, página 168.

gradual transformación de la estructura económica. Por ello es que pasaron de ser un país que podría llamarse semi-rural (el 50% de las personas vivían de actividades vinculadas al sector primario), a uno industrial en no más de 40 o 50 años, tal como puede advertirse en el cuadro que sigue:

Tabla nro. 3
Distribución de la Población Activa

Años	Agricultura, Bosque, Pesca	Minería	Industria Transformadora	Construcción	Servicios	Total
1820	72,3	0,2	12,2	n/d	15,3	100
1869	50,8	1,6	17,6	5,9	24,1	100
1900	38	2,6	22	6	31,4	100

FUENTE: Niveau, M. *Historia de los Hechos Económicos*; Barcelona, Ariel, 1973, página 84.

Como puede verse, el sector servicios y la industria transformadora lograron avanzar sobre el país rural. Sin perjuicio de que no es éste el lugar para analizarlo, el “populismo” como expresión política resultó ser la reacción de la “vieja” Norteamérica contra la transformación económica, social y política acelerada. Sin embargo, cabe mencionar que para 1870 los extranjeros representaban solamente un quinto del total de los asalariados de los Estados Unidos, lo que muestra su incidencia dentro del ámbito laboral.

Siendo más precisos, “menos de un 15 por 100 de los molineros había nacido en el extranjero; menos de un 14 por 100 de los trabajadores de la madera y aproximadamente un 10 por 100 de los impresores eran inmigrantes. En cambio, en otros sectores la mano de obra inmigrante era claramente crucial: en el caso de los operarios del hierro y el acero (43 por 100 de los nacidos en el extranjero), trabajadores del calzado (37 por 100), operarios de fábricas de tejidos de algodón (36 por 100) y obreros de fábricas de lana (43 por 100). Entre los mineros, los nacidos en el extranjero eran dominantes, suministrando cuando menos el 63 por 100 de la mano de obra”.¹⁰

Como vemos, la inserción de los extranjeros en sectores específicos determinó la dinámica que estos mismos sectores tendrían cuando se produjera un volumen de inversión de capital necesario, aumentando la productividad a niveles internacionales.

¹⁰ Gordon, D.M., Edwards, R. y Reich, M. *Trabajo segmentado...*, op.cit., página 125.

Características centrales del patrón de acumulación de capital

El proceso descrito evidencia la existencia de una formación económico-social de transición. A fin de avanzar en el análisis de dicha formación, corresponde poner en claro elementos centrales a los modos de producción articulados: grado y desarrollo de las fuerzas productivas y relaciones sociales de producción.

Como surgió de los elementos aportados, en esta etapa de formación inicial del capital el sector primario es el dominante, con alrededor del 50% del total producido y aportado, en consonancia con la gran cantidad de habitantes de las zonas rurales. Nótese que los sectores secundario y terciario poseen desniveles productivos (y aportan, en conjunto, un cuarto del producido total), con bajo nivel de tecnificación y, por ende, de productividad.

El proceso de mecanización en el campo garantizó un incremento constante del *output* agrícola y ganadero, con la consecuente reducción de los requerimientos de mano de obra. Este proceso explica, en parte, por qué no hubo una masiva migración de esclavos liberados al Oeste y al Norte. Por otra parte, los esclavos debieron quedarse para producir –tal vez, supliendo con factor trabajo la insuficiencia del factor capital, destruido en gran parte por la guerra-, a un costo casi nulo, los alimentos, vestidos y demás bienes y servicios para sus ex-amos esclavistas.

Queda claro que, si bien en el Sur existió una supuesta transición al establecimiento de relaciones sociales de producción de tipo salariales, en verdad muchos libertos trabajaban solamente por el alimento, el lugar o simplemente por mantenerse dentro de un mundo que los contuviera. En el Oeste (según Turner, cuna de la democracia americana), la presencia mayoritaria de pequeños y medianos propietarios no debe hacer olvidar la realidad de una apropiación de plustrabajo a braceros y granjeros pobres, si bien la condición mayoritaria resultaba ser la existencia de estos propietarios que ofertaban su pequeño excedente en el mercado (primero local, y cuando se acercó el ferrocarril, a nivel estadual y nacional).

En lo que hace a la producción industrial, la realidad es menos sencilla de lo que aparece a simple vista. Las “industrias” norteamericanas en esta etapa eran pequeños talleres en los que los patrones no se diferenciaban demasiado de sus obreros, y en los que la maquinaria no superaba en gran medida a la existente antes de la guerra. Las empresas más grandes estaban vinculadas a necesidades objetivas de fuerte inversión (metalurgia, ferrocarriles, etc.), mientras que, tal como sucedió en Inglaterra, la mayor parte del aporte del sector secundario ha de hallarse en los textiles.

Tabla N° 4
Personal empleado por sector (en %)

Año	Agro	Pesca	Minería	Ingeniería	Textiles	Meta-lurgia	Tte. Marit.	Tte. FFCC	Educ.	Domest.
1850	54,7	0,36	1,24	4,96	1,12	0,42	1,64	0,24	0,97	4,2
1860	52,9	0,28	1,58	4,68	1,10	0,39	1,31	0,72	1,04	5,4
1870	52	0,22	1,39	6,03	1,04	0,60	1,04	1,24	1,31	7,7
1880	51,3	0,24	1,61	5,18	1,01	0,75	0,72	2,39	1,32	6,5
1890	42,7	0,26	1,89	6,48	0,95	0,64	0,51	3,22	1,50	6,8

FUENTE: Adams, W.P. (comp.) *Los Estados Unidos de América*; México, Siglo XXI, 1982, página 473.

En la tabla precedente, que puede entenderse como una ampliación de la N° 2, se encuentran algunas confirmaciones de lo apuntado. En primer término, la cantidad de personas trabajando en los distintos sectores indica que el primario se lleva la mayor parte hasta 1890. Es de destacar cómo se reduce aproximadamente en un 10% en el momento en que se produce una concentración capitalista trascendente, que determina un quiebre en la dirección del capitalismo norteamericano.

Si se relaciona la tabla 4 con la 3, puede observarse que durante el siglo XIX, Estados Unidos era un país rural. También, que en algunos sectores, a medida que transcurrían los años, la demanda de mano de obra aumentaba hasta un punto de quiebre, para luego reducirse (como puede ser el caso de la metalurgia y los textiles). La explicación de ello debería encontrarse en la inversión en maquinaria y el mejoramiento de la organización de la producción.

Esto determinó que el producto nacional neto se incrementara, en promedio, en el 4% anual desde 1840 hasta 1870, mientras que el producto industrial lo hiciera a un 6%. Esta diferencia sectorial demuestra el avance creciente del sector secundario sobre el primario y la primacía sobre el terciario.