

IMPORTANTE: Las siguientes páginas reproducen el guión utilizado para la elaboración de los vídeos de la asignatura. En ningún caso constituyen unos apuntes completos de la misma, si bien la información es un complemento útil para estudiar determinadas cuestiones. El contenido completo de la Historia Económica Mundial es el resultado de estos materiales y las notas tomadas en el aula por parte del alumnado.

LAS CRISIS DEL CAPITALISMO Y LA SEGUNDA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

1. Introducción.

Bienvenido a un nuevo vídeo de la serie dedicada a la historia económica del mundo contemporáneo. En los siguientes minutos vamos a abordar la crisis de la década de 1870, que fue la depresión económica más importante de todo el siglo XIX. Además, desde una perspectiva histórica, nos interesa de forma especial porque puso fin al crecimiento de los años anteriores y al libremercado imperante en Europa; es decir, se produjo un retorno al proteccionismo.

Sin embargo, una vez superada la crisis, se inició una nueva etapa dentro del desarrollo del capitalismo. Un periodo de expansión que, por los cambios profundos que trajo consigo, ha sido denominado por muchos historiadores como la segunda revolución industrial o segunda etapa de la industrialización.

2. El capitalismo y sus crisis.

Antes de explicar los acontecimientos de la década de 1870, hemos de hacer hincapié en que el capitalismo -por la complejidad de las fluctuaciones monetarias, del sistema productivo, de la actividad comercial, del sistema financiero o de la actividad bursátil- está sometido a una serie de crisis cíclicas. De hecho distinguimos tres tipos de ciclos:

- Los primeros son los llamados ciclos de inventario, que se desarrollan en el corto plazo; cada dos o tres años.
- En segundo término tendríamos las llamadas crisis a largo plazo que se producen cada década y se caracterizan por tener su origen en el sistema financiero. Esas crisis financieras van seguidas de depresiones, como las que tuvieron lugar en 1825, 1837, 1846, 1857, 1866 y, por último, la de 1873, que es la que analizaremos en este vídeo.
- En tercer y último lugar, hablaríamos de las tendencias o los ciclos seculares, que suelen producirse cada veinte o cuarenta años.

Ahora bien, aunque esté sometido a crisis cíclicas, que por supuesto generan bancarrotas, pérdidas económicas, sufrimiento humano, desempleo... es indudable que el capitalismo ha resultado altamente beneficioso a pesar de todo eso. No hay más que ver la tabla que aparece en pantalla, donde se aprecia el crecimiento económico experimentado por la humanidad desde que funcionamos con ese sistema.

3. La larga depresión.

Con el fin de comprender mejor la crisis económica de la década de 1870, vamos a dividirla en fases:

- Paso número uno. La oferta, es decir la cantidad de productos que se ponen a la venta en el mercado, supera con mucho a la demanda o cantidad de personas que están dispuestas a comprar esos productos.
- Segundo paso. Ese desfase entre la oferta y la demanda produce una crisis de *stock*. Eso quiere decir que las empresas acumulan grandes cantidades de productos en sus almacenes; productos que, en definitiva, no venden.
- Paso número tres. Con el fin de colocar los productos que tienen en *stock* las empresas bajan los precios. Se produce, por tanto, un descenso generalizado de estos y una guerra de precios entre ellas.
- Cuarto paso. Hay empresas que no pueden competir en esa guerra, lo que conduce a su quiebra. Y, en la medida en que estas desaparecen, se producen además dos consecuencias lógicas:
 - En primer lugar, no pueden hacer frente a las deudas que habían asumido, afectando así a terceras personas que jamás recuperarán el dinero invertido.
 - Y, en segundo término, aumenta el desempleo como consecuencia del cierre de las fábricas. Y, en la medida en que este crece, el consumo se resiente nuevamente, pues la gente tiene menos dinero para gastar.
- Paso número cinco. La caída del consumo lleva a las empresas a parar la producción o reducirla notablemente. Con eso, la entidad pierde menos dinero a corto plazo. Sin embargo, conlleva el despido de trabajadores y, como se ha comentado ya, conduce a una sociedad más pobre y menos dada al consumo. En definitiva, estamos inmersos en un círculo vicioso: menos consumo, menos producción, menos empleo... y así sucesivamente.
- Sexto y último punto. En el año 1873, como consecuencia de todo ese proceso, el pánico llega a los mercados bursátiles y las cotizaciones sufren la mayor caída de toda la segunda mitad del XIX.

La economía mundial no salió de este proceso que acabamos de describir –desfase entre oferta y demanda, descenso de los precios, guerra de precios, falta de consumo, desempleo y pánico bursátil- hasta la década de 1890. Es más, en Gran Bretaña los precios no volvieron a subir hasta el año 1896. Cabe plantearse ahora qué medidas tomaron las naciones occidentales para salir de esta crisis. Aquí vamos a destacar dos:

- En primer lugar, estaría la vuelta a las políticas proteccionistas. Hay que tener en cuenta que el gran problema era la competencia y, por tanto, una forma de solucionarlo era dificultar la entrada del producto extranjero en territorio nacional. Esto se podía ejecutar de dos formas: mediante la prohibición directa de algunas importaciones o con el establecimiento de altos aranceles.

- La segunda medida adoptada tiene que ver con el imperialismo. Un fenómeno que, en su parcela económica, permitió convertir territorios de otros continentes en mercados. Dicho de otro modo, la expansión político-militar de finales del XIX, que llevó al dominio de casi todo el mundo por parte de los europeos, permitió dar salida a aquellos productos que una demanda local saturada era incapaz de absorber. De esta manera, los habitantes de las tierras conquistadas se convertían en posibles consumidores, ampliándose así el número de compradores. Evidentemente, esto se desarrolló en íntima relación con el proteccionismo pues, una vez tomado el control de una colonia, se cerraba al comercio con otras potencias.

4. La segunda revolución industrial.

A la hora de abordar la segunda revolución industrial, es fundamental establecer una relación de causa-efecto con la crisis de 1870. Esa depresión que condujo a una reducción del consumo -y por tanto de la producción- y también a las medidas proteccionistas, dio lugar a partir de 1896 a un nuevo crecimiento económico, a la reactivación de actividad comercial y al aumento de los salarios y de los precios. Además, todo eso vino acompañado de una serie de innovaciones técnicas y de cambios organizativos en las empresas.

En los últimos años del siglo XIX, el petróleo y la electricidad fueron sustituyendo progresivamente al carbón como principales fuentes de energía. Además, asociados a ellas, surgieron una serie de sectores económicos emergentes, de entre los que cabe destacar la automoción. Desde el primer tercio del XIX se venían utilizando derivados del petróleo para la iluminación urbana y doméstica, o incluso para engrasar maquinaria. Sin embargo a finales de esa centuria, el ingeniero francés Rudolf Diesel inventó el motor de combustión interna, que utilizaba petróleo. De esta manera, revolucionó los sistemas de locomoción y dio un impulso definitivo a la industria petrolífera.

Por esas mismas fechas, la electricidad pasó a convertirse en una fuente de energía imprescindible gracias, entre otras cosas, a inventos como la dinamo. En sus inicios se aplicó únicamente al alumbrado, pero según fueron apareciendo innovaciones técnicas como el teléfono o el telégrafo, se aplicó también al campo de las comunicaciones.

Otra característica a tener en cuenta de este periodo fue que se aplicaron, de manera sistemática, las innovaciones tecnológicas y los conocimientos científicos al proceso productivo en las diferentes ramas de la industria. Por ejemplo las investigaciones en el campo de la química dieron lugar a los explosivos, abonos, colorantes, fármacos, etc. A todo esto hemos de añadir la aparición de nuevas industrias, como la eléctrica, la petrolífera, la química, la alimentaria o la automovilística. En torno a ellas surgieron una serie de artículos que seguimos utilizando hoy día. Hablamos de las latas de conserva, el caucho sintético, la lámpara incandescente, los rayos x o de la aspirina entre otras. Además, favoreciéndose de ese gran crecimiento de las nuevas industrias estaría la siderurgia. Su producción era clave, por ejemplo, para la construcción naval, las

obras públicas y los bienes de equipo. Para hacer frente a esa creciente demanda se perfeccionó el sistema de producción del acero, al tiempo que aparecían nuevos materiales, como fue el caso del aluminio. Los nuevos sistemas de producción (Bessemer, Siemens-Martin y Gilchrist-Thomas) hicieron posible que, entre 1860 y 1913, la producción de acero se multiplicase por ochenta en Alemania, Francia y Gran Bretaña. A su vez, entre 1870 y 1890, su precio caían un 80%. Evidentemente, tales métodos no tuvieron igual difusión, pues fueron patrimonio de las economías con mayor inversión en innovación. En 1913, la productividad alemana era de setenta y siete toneladas de acero al año por hombre, frente a las cuarenta y ocho británicas. Además, los aceros alemanes y norteamericanos eran entre un 20 y un 25% más baratos. Se entiende así que fueran esos dos países los que, desde finales del XIX, ensayasen aleaciones que diversificaron la oferta de acero. Nos estamos refiriendo al carbono, el manganeso, el cromo y el tungsteno de firmas como Krupp, Thyssen y U. S. Steel.

Los transportes y las comunicaciones también experimentaron notables cambios en este periodo. Desde 1870 puede hablarse de una verdadera economía internacional y de un mercado mundial integrado. El patrón oro y la libra esterlina daban certidumbre a las transacciones y facilitaban los movimientos de capital y el comercio; estimulados, a su vez, por la transferibilidad y negociabilidad que proporcionaba un sistema financiero más eficaz. Tanto los movimientos de capital como los de mercancías y trabajadores se apoyaron en las innovaciones en el campo de los transportes.

En primer lugar, hemos de destacar el aumento de la velocidad y el tonelaje del transporte marítimo, con el consiguiente beneficio tanto para el transporte de mercancías como de personas. A esto hemos de añadir la construcción de grandes canales de navegación, como el de Suez, terminado en 1869, y el de Panamá, que data de 1914. En segundo lugar, hemos de hablar del ferrocarril. Un invento de principios de siglo que, sin embargo, experimentó una gran expansión en este último tercio del XIX. De hecho, la red viaria europea superó los trescientos mil kilómetros a principios del siglo XX, duplicando la estructura existente tres décadas antes. Más llamativo fue el caso de América del Norte, donde se alcanzaron cifras ligeramente superiores a las de Europa partiendo de una modesta red de noventa mil kilómetros en 1870. Todo eso hizo posible que se convirtiera en el principal medio para transportar mercancías.

Hasta ahora nos hemos referido a medios de transporte preexistentes que experimentaron mejoras o expansiones. A continuación vamos a analizar dos medios totalmente nuevos:

- En primer lugar estaría el automóvil, cuya primera patente data de 1886 a cargo del ingeniero alemán Carl Benz. Y bueno, como se ha comentado anteriormente, dio lugar a una de las principales industrias de la época: la automoción. De hecho, en 1913 circulaban ya unos dos millones de vehículos a motor: un millón trescientos mil en los Estados Unidos, doscientos cincuenta mil en Gran Bretaña, cien mil en Francia y sesenta mil en Alemania. Con el nuevo medio de transporte se puso en marcha también

- el acondicionamiento de una nueva red de carreteras en las que los pavimentos bituminosos sustituyeron al macadán tradicional.
- En segundo término cabría hablar del avión, si bien no tuvo una aplicación masiva hasta después de la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, es necesario destacar que, durante estos años -y más en concreto en 1903-, este invento de los hermanos Wright realizó su primer vuelo en Carolina del Norte (Estados Unidos).

En el campo de las comunicaciones, y estrechamente relacionado con el avance en los transportes, hay que señalar primero el gran desarrollo del correo postal. A esto se añade la rápida expansión finisecular del telégrafo creado por Morse en 1837. Al respecto, cabe destacar la instalación, en el año 1878, de los primeros cables transatlánticos uniendo Europa con los Estados Unidos, así como el envío de trescientos treinta y cuatro millones de despachos en 1908; cifra que habla por sí sola de la importancia de este medio. A esto hemos de añadir la invención del teléfono por parte de Graham Bell en 1876 y del primer fonógrafo de Edison al año siguiente. Una década después, llegaría la radio, invento que debemos a Marconi.

5. Los cambios demográficos.

Finalizamos este repaso al contexto histórico de la segunda revolución industrial con una referencia a los cambios demográficos. Entre 1870 y 1913, la población mundial creció un 50%, pasando de 1175 a 1723 millones de habitantes. En ese proceso, Europa desempeñó un papel fundamental, pues representó el 25% de ese incremento al que nos hemos referido. Además, la emigración de 40 millones de europeos a otros continentes, especialmente a América del Norte, fue decisiva para la demografía de los países receptores. A los avances económicos e higiénicos, se sumaron los que se produjeron en el campo de la medicina. Gracias a los logros del bacteriólogo francés Louis Pasteur, se puso fin a las mortandades que el tifus, el cólera y la difteria causaban entre la población infantil.

Ahora bien, otra de las grandes novedades demográficas de la época llegó de la mano de la tasa de natalidad, que experimentó un notable retroceso como consecuencia del control voluntario por parte de las familias. En Gran Bretaña, un índice que rondaba 35‰, pasó a situarse en torno al 24‰. Y no se trató de un caso aislado, pues en Francia bajó del 26‰ al 20‰ y en Alemania del 37‰ al 26‰. Por esos años, coincidiendo con la crisis económica, se difundieron las ideas maltusianas que atribuían al control de la población la eliminación de la pobreza y la indigencia.

En lo que se refiere a los movimientos migratorios, entre 1860 y 1913, los Estados Unidos recibieron algo más de 26 millones de inmigrantes, lo que facilitó su desarrollo económico y la expansión de la frontera hacia el oeste. Por su parte, Brasil y Argentina fueron los destinos predilectos para la población de la Europa mediterránea, mientras que los anglosajones prefirieron emigrar a Canadá, Nueva Zelanda y Australia; además de los Estados Unidos, claro. En menor proporción se registraron movimientos del sur de Europa al norte de África, siendo Francia e Italia los principales emisores de población. También cabe destacar la llegada de

siete millones de rusos a Siberia entre 1900 y 1913, así como la emigración china a Malasia, Siam e Indochina.

Estos grandes flujos migratorios son el aspecto más llamativo del proceso de integración de los mercados laborales. Sin duda, si lo medimos a través de este tipo de evidencia, lo acontecido a lo largo del último tercio del siglo XIX, es una prueba manifiesta del elevado grado de integración alcanzado por el mercado de trabajo en buena parte de las economías mundiales. En esos años, más de 60 millones de personas abandonaron su país de origen en busca de las oportunidades que brindaban un mercado de trabajo globalizado y unos medios de transporte capaces de dar respuesta a semejante oleada migratoria.