

TEMA 1:EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN

I.-EL MUNDO EN TRANSFORMACION:

A.-EL MUNDO A FINALES DEL SIGLO XVIII:

1.-UN MUNDO PEQUEÑO, RURAL, POCO POBLADO:

1.1.-Economía de carácter agrario.

1.2.-Importante papel de la agricultura.

1.3.-Asentamientos no urbanos (rurales).

1.3.-Sistemas de explotación agrícola no uniformes:

-Europa occidental: Predominio del campesino libre, sujeto al pago de rentas, capaz de iniciar los primeros pasos de una **revolución agrícola** (Holanda e Inglaterra) basada en la supresión del barbecho y en la agricultura mixta.

-Europa oriental: Predominio del campesinado sometido al régimen de servidumbre, base de una **agricultura extensiva**.

-Fuera de Europa: Gran expansión de la **agricultura de monocultivo**, mediante mano de obra esclava.

1.4.-Población desigualmente repartida.

2.-EXPANSION COMERCIAL E INDUSTRIA RURAL:

2.1.-Diversificación económica.

2.2.-Importantes cambios económicos en dos sectores económicos: sector comercial (sobre todo entre Francia e Inglaterra) y sector industrial (aparición de una potente industria rural, de tipo doméstico denominado **protoindustrialización**).

-Sector Comercial:

·Importante comercio a larga distancia, basado en el intercambio de dos tipos principales de productos (productos procedentes de fuera de Europa: especias, café, té, azúcar; y productos textiles manufacturados -procedentes de la India- como tejidos de lana y lino.).

·Hegemonía comercial en manos de Francia e Inglaterra:

.Flota inglesa: ¼ de la flota europea.

.Desarrollo de funciones características del comercio (S.XIX): exportaba bienes manufacturados e importaba materias primas.

-Sector Industrial:

·Base del desarrollo del gran comercio, de la especialización agraria interregional y de la acumulación de capital comercial.

·Características:

.Actividad rural y doméstica (el proceso de trabajo desarrollado en los hogares de las pequeñas comunidades, sin concentración fábril).

.Especializada en el sector textil (lana y lino), producción orientada a el mercado extrarregional.

.Organización dependiente directa del capital mercantil, surtidor de materias primas y encargado de la comercialización de los productos.

B.-TRANSFORMACIONES AGRARIAS EN EUROPA:

1.-PRINCIPALES CAMBIOS AGRICOLAS:

1.1.-**Abolición del feudalismo**, tarea prioritaria de todas las reformas liberales agrarias europeas (a partir del modelo inglés).

1.2.-**Emancipación del campesinado** en la Europa central y oriental.

1.3.-Señores despojados de sus derechos <<políticos>> (impartir justicia y cobrar algunos impuestos), provocó la posible aparición de grandes propietarios como los **Junkers** prusianos o buena parte de la nobleza mediterránea.

1.4.-Progreso del **individualismo agrario**, manifiesto en:

-Consolidación de la propiedad privada de la tierra.

-Ataque a los comunales: cercamientos de tierras y eliminación de las prácticas tradicionales.

-Surgimiento del propietario cultivador directo y el gran arrendatario.

1.5.-1ª **Revolución agrícola**:

-Iniciada en Inglaterra.

-Comienzo en los países continentales a partir de 1810.

-Provocada por algunas mejoras: ·Supresión gradual del barbecho.

·Mejora en la rotación de cultivos.

·Introducción de plantas forrajeras.

·Generalización de productos de primavera.

·Mejora del utillaje agrícola.

·Introducción de nuevos fertilizantes a partir de 1840.

1.6.-2ª Revolución agrícola:

- Comienzo en Europa hacia 1870.
- Respuesta de la agricultura europea a la invasión de productos agrarios procedentes de las Nuevas Europas.
- Cambios dados desde 1870 hasta la época de entreguerras.
- Difusión de maquinaria agrícola, permitiéndola mecanización de parte de las labores (especialmente la recolección).
- Fuerte integración entre agricultura e investigación científica.

2.-CONSECUENCIAS DE LA REVOLUCION AGRICOLA:

2.1.-En algunos países, como Suiza o Dinamarca, la agricultura sirvió de base para su incorporación al grupo de economías desarrolladas.

2.2.-En Europa oriental la agricultura tradicional se mantuvo en vigor hasta después de la II Guerra Mundial.

II.-LA REVOLUCION INDUSTRIAL Y SU EXPANSION:

A.-LA REVOLUCION INDUSTRIAL BRITANICA:

1.-¿POR QUÉ EN GRAN BRETAÑA?:

1.1.-Razones que explican el éxito británico:

- Revolución agrícola.
- Cambio tecnológico.
- Desarrollo del mercado interior y exterior.

1.2.-Explosión demográfica:

- Siglo XVIII, gran **crecimiento** de la población europea.
- Desaparición de las grandes epidemias de siglos anteriores, debido a la generalización de las **medidas higiénicas y la limpieza pública**.
- Mejora de la **alimentación** debido a el progreso de la agricultura y de la ganadería.
- Desarrollo del **comercio** y de la **industria** causante de un enorme crecimiento urbano, convirtiendo las ciudades en grandes concentraciones humanas.
- Incremento del éxodo rural, despoblándose los campos.
- Centros urbanos industriales apiñados en grandes masas de trabajadores, viviéndolos en condiciones

miserables.

1.3.–Una agricultura transformada:

- Distribución de la propiedad de la tierra: predominio de la nobleza, sin presencia de la Iglesia ni de los campesinos
- División trinitaria de la agricultura inglesa entre **propietario (landlord)**, **arrendatario (farmer)** y **trabajador (labourer)**.
- Concentración de la propiedad de la tierra posible a través del **proceso de cercamientos (enclosures)**.
- Descubrimiento de la segadora mecánica por Mc Cormick, en 1832.
- Innovaciones técnicas en la estructura de la producción agraria:
- Difusión del **Sistema Norfolk** (sustitución del barbecho por la alternancia de los cultivos de cereales con los de leguminosas).
- Asociación estrecha entre agricultura y ganadería (mediante la estabulación –cría y mantenimiento de los ganados en estados– y la producción de forrajes).

1.4.–Capacidad de innovación técnica:

- División social del trabajo.
- Sustitución del trabajo humano por el de las máquinas, la energía animal por la mecánica.
- Utilización de nuevas materias primas inorgánicas (generalmente inorgánicas).
- Conceptos científicos convertidos en innovaciones, aplicadas a la producción.
- Colaboración de artesanos y fabricantes con técnicos e ingenieros.
- Principales avances tecnológicos:
- Obtención de la energía: Máquina de Vapor, por James Watt en 1785.**
- Metalurgia: Uso del coque en los altos hornos.**
- Industria de los tejidos: Pudelado del hierro.**
- Transportes: Locomotora, por Stephenson en 1826.**

1.5.–Amplio mercado interior y exterior:

- Producción para el mercado en lugar de para el autoconsumo.
- Características de ambos mercados:
- Mercado Interior:** Basado en una demografía en expansión y en un alto poder adquisitivo de la población,

sin aduanas interiores y con una moderna red de comunicaciones que incluía canales.

·**Mercado Exterior:** Basado en un gran poderío naval, un apoyo de la política diplomática del gobierno y el monopolio de las colonias ultramarinas.

2.-SECTORES PUNTEROS:

2.1.-Tres grandes sectores: **textil algodónero, metalúrgico y ferroviario.**

–**Industria textil algodónera:** ·Sustituye a la lana y el lino.

·Corta la producción de textil a países como la India.

·Dirigido fundamentalmente al mercado exterior.

·Sector que posee mayor rapidez en las innovaciones técnicas (especialmente en la fase del hilado).

·Adaptado con facilidad a las nuevas formas organizativas.

·Integración de la tradición gremial de los tejedores artesanos con la producción masiva en fábrica.

·Sector líder.

–**Metalurgia:** ·Principal expansión a partir de mediados del S.XIX, tras la

aplicación del **Método Bessemer (1860)** y la sustitución del hierro forjado por el acero.

·Innovación técnica más importante: sustitución del carbón vegetal por el coque (carbón mineral), permite importantes ahorros energéticos.

·Evita la deforestación.

·Impulsa mejoras, como: construcción de altos hornos (favorece la combustión del coque).

–**Transportes:** ·Período 1770–1830, construcción de: canales y carreteras de peaje

(reduce la duración de los viajes).

·Construcción del ferrocarril, inaugurado en 1830 (primera línea entre Londres y Manchester).

·Efectos muy importantes sobre la minería (aumenta el consumo de carbón, usado como combustible de las locomotoras, y la siderurgia).

B.-LA INDUSTRIALIZACION EN EL CONTINENTE:

–Explicación del crecimiento económico de Europa en el S.XIX:

·Existencia de factores de **sustitución** de los británicos: Estado, banca o política económica.

·Capacidad de **emulación** de la experiencia inglesa por parte del continente.

–Condiciones de partida:

- Peso de la sociedad agraria es más fuerte y presenta enormes diferencias entre la Europa occidental y la oriental, con una tardía emancipación del campesinado.

- Estructura social menos igualitaria, especialmente en Europa central.

- Existen barreras políticas e institucionales, y falta una política aduanera y comercial común.

1.-ALGUNAS PAUTAS COMUNES:

1.1.-Pautas comunes en la dinámica industrial europea:

- El sector líder es la industria de **bienes de equipo**, vinculada al carbón y el hierro, y relacionada, directamente, con la revolución de los transportes, que se produce a partir de 1850 en el ferrocarril y en la navegación marítima.

- La integración banca-industria:** el ahorro producido en la industria es el núcleo de la capacidad inversora.

- El **Papel del Estado** frente al protagonismo de la iniciativa privada británica. Ejemplo Rusia: su industrialización es un <<asunto de Estado>>. Influyen los poderes públicos en la industria francesa, la belga y la alemana. En la Europa mediterránea (Italia, España, Portugal) es obra de una conjunción de inversiones exteriores y apoyo del Estado.

- La industrialización europea es un **fenómeno regional**, con importantes desequilibrios territoriales.

1.2.-Ritmos de emulación no fueron uniformes en todo el continente.

2.-LA REVOLUCION DE LOS TRANSPORTES:

2.1-Mejor indicador de la industrialización: expansión de los medios de transporte, por su capacidad para integrar amplios mercados nacionales e internacionales.

2.2.-Primacía de los transportes terrestres, hasta la aparición del automóvil, correspondiente al ferrocarril

2.3.-Gran impulso de la navegación: ·**Navegación fluvial:** A partir de 1880 retorna a

los canales en la Europa continental. Cursos fluviales constituyen potentes rutas de transporte.

- Navegación marítima:** Experimenta mayores transformaciones durante la mitad del S.XIX.

3.-LOS FIRST COMERS:

3.1.-Países continentales de industrialización más rápida son: Bélgica, Francia y Alemania.

-**Bélgica:**

- Primer país que logra un nivel rápido de industrialización en todo el continente.

- Estrecha vinculación con la economía francesa, realiza grandes inversiones en el sector carbonífero.

- Gobierno apoya: a la industria y a la construcción de ferrocarriles.

–Francia:

- Industria importante a partir de 1815 (especial intensidad entre 1830–1850).
- Territorios destacables: Alsacia, Lorena y la región de Lyon.
- Fortaleza mantenida por el pequeño campesinado propietario y la vigencia del artesanado y la pequeña producción doméstica.
- Peculiaridad francesa: adaptación del nivel al mercado interior de carácter rural.
- Grandes inversiones en la Europa mediterránea y oriental.

–Alemania:

- Poderío industrial concentrado en el reino de Prusia (1870).
- Ejes de su estructura industrial: industria pesada (hierro, acero y maquinaria) por tres factores de tipo organizativo y político:

.Constitución de un gran mercado interior, lograda mediante la unificación interior aduanera a través del **Zollverein** (1834) ***Zollverein***: *Unión aduanera que vinculó económicamente a varios Estados alemanes en el s. XIX bajo la dirección de Prusia. Las dificultades que suponían para el comercio la existencia de al menos treinta y ocho barreras aduaneras en el interior de la Confederación Germánica, condujo a la creación de una unión aduanera que entró en vigor en 1834. En 1854 agrupaba a casi la totalidad de Alemania; esta unión económica preparó la posterior política. y la adopción de una política económica de tipo proteccionista.*

.Alianza entre nobleza agraria, burguesía industrial y política militarista del II Imperio (Bismarck).

.Gran concentración empresarial y financiera y potente desarrollo científico aplicado a la estructura productiva. Uno de fundamentos del éxito económico es el **sistema educativo** (Humboldt).

4.–LA PERIFERIA DE EUROPA:

4.1.–Hasta 1870, la mayor parte de los países europeos no conocieron el **proceso de industrialización**:

–**Europa mediterránea**: se da una unión de experiencias industriales.

–**Imperio Austríaco**: experimenta un importante desarrollo industrial.

–**Escandinavia**: Especialización en la agricultura y en la explotación de recursos naturales, como el hierro sueco.

–**Imperio Ruso**: Principal inspirador: **Serguei Witte**, basado en:

- Política monetaria basada en el patrón oro.
- Proteccionismo arancelario.
- Inversión estatal prioritaria en el sector ferroviario y de la industria pesada.

·Recurso sistemático a las inversiones extranjeras.

III.-LA SEGUNDA REVOLUCION INDUSTRIAL:

A.-LA SEGUNDA FASE INDUSTRIALIZADORA:

–A partir de 1870.

–Se produce una mayor integración de las economías nacionales, se forma por primera vez un **mercado mundial** de mercancías y fuerza de trabajo.

1.-LA EDAD DEL ACERO:

1.1.–El acero sustituye al hierro en: transporte, construcción, maquinaria y bienes de consumo.

1.2.–El problema del acero es conseguir una producción masiva y barata.

1.3.–El **convertidor** inventado por **Henry Bessemer** en 1855, consiste en: insuflar aire caliente en vez de aplicar calor al metal, permitiéndolo adelantar en la producción de acero y eliminar muchas de las impurezas del hierro.

1.4.–La aparición del acero propicia una enorme expansión de la industria siderúrgica.

2.-LA INDUSTRIA QUÍMICA:

2.1.–El sector químico influye sobre: metalurgia, papel, cemento, caucho, cerámica, vidrio, etc...

2.2.–En combinación con la electricidad o el petróleo, permite el desarrollo de la petroquímica o la electrólisis.

2.3.–Desarrollo de la química relacionada con los avances científicos y tecnológicos.

2.4.–A partir de 1869 un grupo de alemanes patenta la forma para conseguir colorantes artificiales y tintes sintéticos, lo que propicia un desarrollo de productos químicos derivados y la constitución en Alemania de fuertes empresas que controlan el mercado mundial de la química.

3.-LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA:

3.1.–Fuentes de energía protagonistas: **electricidad y petróleo.**

3.2.–Avance importante: **motor de combustión interna, Daimler** en 1886.

3.3.–El **carbón** no desaparece de repente.

3.4.–Ventajas de la **electricidad** frente al **carbón**: –Facilidad para ser transportada.

–Flexibilidad para ser aplicada.

3.5.–Según las necesidades se aplica a: –La iluminación (alumbrado urbano).

–El transporte.

-La industria.

3.6.-**Máquina de vapor** sustituida rápidamente por el **motor eléctrico**.

3.7.-Gran importancia del **petróleo** en la **industria del automóvil**.

B.-NUEVOS SISTEMAS DE PRODUCCION:

1.-LA ORGANIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN:

1.1.-Aportación de los fundamentos de una nueva organización del capital y del trabajo.

1.2.-Organización **del trabajo**: -**Taylorización**: Consiste en la aplicación de

procedimientos mecánicos a los procesos de fabricación (descomposición de las tareas a realizar), el aislamiento del trabajador y la obligación de un salario proporcional al trabajo. La **Taylorización** se complementó con el desarrollo de las cadenas de montaje (planta de automóviles de **H.Ford**).

1.3.-**Organización del capital**: -**Trust o Holding**: Consiste en la generalización de la

concentración financiera y las prácticas monopolistas de control de mercado. Todo el proceso de producción queda bajo una única dirección.

2.-UNA ECONOMÍA DIVERSIFICADA E INTEGRADA:

2.1.-Actividades secundarias y terciarias comienzan a ser más importantes que las relacionadas al trabajo agrario.

2.2.-Mercado mundial cada vez más unificado.

2.3.-**Crísis agraria finisecular**: Ocasionada por la llegada a los mercados

Europeos de enormes cantidades de productos alimenticios (trigo y carne especialmente) procedentes de los países de la Nueva Europa. La razón está en la producción masiva de bienes alimenticios, a bajo costo, en los países extraeuropeos y a el descenso del precio de los transportes de mercancías.