

HISTORIA CONTEMPORÁNEA
CÁTEDRA: Prof. Diana Pipkin**La industrialización en los EEUU¹**Sus orígenes en el siglo XVIII

A diferencia de otras sociedades en proceso de industrialización, los EEUU disponían de una serie de ventajas que favorecían el desarrollo económico: una estructura política estable, educación y riquezas difundidas, una clase comercial agresiva y próspera, además de una serie de prácticas comerciales y de instituciones útiles.

Pero también existían obstáculos: la mano de obra era cara debido a la existencia de una frontera abierta, el capital era escaso y los bancos eran prácticamente inexistentes y un deficiente sistema de transportes impedía la formación de un mercado nacional, la especialización regional y una economía de escala.

A fines del siglo *XVIII*, distintos acontecimientos favorecieron la superación de estos obstáculos e iniciaron el proceso de industrialización.

La Independencia (1776) permitió a los colonos liberarse del monopolio comercial británico y crear un gobierno que propiciara la expansión económica. Las guerras desencadenadas con la Revolución Francesa (1793-1815) fueron un gran estímulo para el comercio. Pero fue la Revolución Industrial británica la que trajo mayores consecuencias: abrió un gigantesco mercado para la exportación de algodón en bruto y generó competencias entre los industriales americanos que los llevó a producir de manera más eficiente y a menor precio. Además, las técnicas industriales británicas llegaron rápidamente a América donde fueron modificadas y perfeccionadas. La Revolución Industrial en Europa, además, generó un gran desplazamiento de población hacia América.

A medida que los EEUU crecían económicamente, disminuyó la influencia europea y su expansión dependió cada vez más de la interacción de los diferentes sectores de su propia economía nacional.

La revolución de los transportes

A comienzos del siglo XIX, el costo del **transporte terrestre** era elevado por las grandes distancias. Las ciudades del Noreste (NE) estaban comunicadas por carreteras pavimentadas pero, fuera de la región, era costoso el mantenimiento y poco rentable por el escaso tráfico. El Estado y los municipios comenzaron a subvencionar algunas carreteras que se dirigían al Oeste (O).

Mayor importancia tenía el **transporte fluvial**. El Mississippi y sus afluentes permitían la vinculación de extensas zonas del Medio Oeste (MO) y del Sur (S), con la ciudad de Nueva Orleans como nexo. Durante décadas este río sólo fue transitable mediante el uso de balsas. Recién desde

¹ Síntesis del capítulo 3: La revolución industrial en los Estados Unidos de John P. Killick en Adams, W.P. (comp.) *Los Estados Unidos de América*, Historia Universal, SIGLO XXI, t.30, México, 1979.

1811, con los barcos de vapor, se pudo remontar el río aguas arriba. A partir de ese momento se construyeron cientos de naves para satisfacer la creciente demanda.

Paralelamente, en el NE se inició la construcción de una serie de canales para vincular los distintos ríos y lagos, y lograr un acceso propio al O. El canal de Erie, financiado por el Estado, vinculaba el Atlántico con los Grandes Lagos. En 1830, éstos se conectaron con la cuenca del Mississippi.

Los primeros ferrocarriles fueron construidos durante la década de 1830 en aquellas ciudades que tenían pocos canales y trataban de ampliar sus mercados occidentales. Hacia 1850 el FFCC alcanzó el MO y en 1860 ya había varias líneas en sentido E-O. La construcción de nuevas líneas se retomó después de la Guerra Civil (1860-1865), lográndose la primera línea transcontinental en 1869. En 1910 se había completado el sistema ferroviario, alcanzando un recorrido de 385.000 km.

Mucho se ha discutido acerca del rol de los distintos medios de transporte en el crecimiento económico. Según J. Killik, las mejoras en el transporte fluvial producidas a comienzos del siglo XIX fueron el resultado y no la causa del creciente comercio. La colonización del valle inferior del río Mississippi fue acelerada por el barco de vapor pero su verdadero impulsor había sido la demanda creciente de algodón. De igual manera, la colonización del MO fue por delante de los transportes, y los FFCC se construyeron para satisfacer una demanda ya existente. Solamente en las altiplanicies y en la zona de montañas los FFCC habían sido construidos por delante de la demanda.

El sistema de transportes (canales y vías férreas) fue importante para desarrollar:

- la industria metalúrgica y la fabricación de maquinarias absorbiendo una gran cantidad de mano de obra;
- la empresa moderna (separación de propietarios, directores y trabajadores)
- la expansión de los mercados de valores a partir de compra de acciones y bonos por parte de los pequeños ahorristas.

"A comienzos del siglo XX, en conclusión, la mejora de los transportes había permitido y alentado enormes transformaciones en los Estados Unidos, sobre las que se asentó un importante comercio exterior con Europa y un comercio interior no menos vigoroso entre las distintas regiones americanas, lo que trajo consigo una eficaz especialización regional y una creciente productividad. La totalidad del continente fue convirtiéndose de ese modo en un conjunto integrado. Pero se incurriría en un error si se pensara que el elemento decisivo de estos cambios fue el sistema de transportes; este papel lo desempeñó la industrialización misma, una de cuyas manifestaciones más importantes era precisamente las mejoras introducidas en aquéllos" ²

La industrialización y la urbanización en el Nordeste

A principios del siglo XIX existía en el NE una serie de ciudades que contaban con un gran número de molinos harineros y de fábricas de madera; además estaban desarrolladas la industria de construcción de navíos y la pesquera.

Los primeros telares que se instalaron en el NE, entre 1790 y 1800, fueron una copia de los británicos. Sin embargo, el alto costo del transporte hacía que la fabricación de tejidos continuara siendo básicamente casera. La competencia británica fue muy importante hasta 1812, cuando se prohibieron las importaciones de tejidos. En ese año se construyeron los primeros grandes telares

² Killick, J., ob. Cit. pag. 1117

movidos por energía hidráulica y aparecieron varias ciudades fabriles cercanas a las rápidas corrientes de agua. Las fábricas que utilizaron máquinas de vapor fracasaron por la falta de carbón mineral en las inmediaciones.

La nueva producción industrial era de tejidos sencillos: sólo el estampado de colores distinguía los tejidos destinados a esclavos de los utilizados por otros grupos sociales. Al comienzo, las hijas de los agricultores de la región eran la principal mano de obra. Pero a partir de 1850 la llegada de inmigrantes solucionó el problema del suministro de trabajadores.

El aumento de la inmigración y la mejora en los medios de transporte permitieron que las condiciones del mercado mejoraran para los productos textiles. El crecimiento de la industria textil “arrastró” al crecimiento a otras industrias (calzados, maquinarias textiles, relojes, máquinas de coser).

Las grandes industrias típicas de la Segunda Revolución Industrial se desarrollaron hacia el interior, en la zona de los Apalaches por la disponibilidad de materias primas (hierro y carbón). Estas se atrasaron con relación a Gran Bretaña por la abundante disponibilidad de madera; pero para 1850 la producción ya era abundante. La gran demanda de hierro y acero de las ciudades y de los ferrocarriles permitieron la creación de grandes acerías y estimularon la adopción de nuevas técnicas (método de Bessemer).

La comunicación entre el NE y el MO, además permitió la llegada de cereales baratos del O lo que provocó que las granjas cerealeras del NE utilizaran sus tierras para la producción fruti-hortícola y láctea.

Al mismo tiempo, el crecimiento industrial del NE provocó la expansión de las ciudades más importantes. Nueva York se convirtió en la intermediaria de la mayor parte del comercio entre el S y Europa y de gran parte del comercio del O. Chicago, basándose en su red ferroviaria y su ubicación junto a los Grandes Lagos, se transformó en la intermediaria entre la producción del MO y los centros consumidores del E. Pittsburgh, basándose en la cercanía de los yacimientos de carbón, hierro y caliza, se convirtió en la ciudad líder de la industria pesada.

El Sur

Aunque los estados del S fueron fundamentalmente agrícolas durante todo el siglo XIX, contribuyeron a la industrialización del NE. Las enormes exportaciones de algodón que se iniciaron hacia 1790, no solo generaron divisas sino que demandaron bienes y servicios que fueron proporcionados por el NE. La producción algodonera y de otras materias primas como el tabaco o el azúcar, era realizada en plantaciones con mano de obra esclava. Este tipo de explotación autosuficiente impidió el desarrollo de ciudades importantes y de un artesanado importante en la región. Los ingresos obtenidos eran reinvertidos en nuevas plantaciones y no en diversificar la economía: hacia 1850 los precios del algodón estaban en alza, lo cual justificaba estas inversiones.

Luego de la Guerra Civil, la esclavitud fue reemplazada en muchas partes por la aparcería³ realizada por los libertos pero también por blancos pobres. Por lo general, el sistema estaba en manos de los antiguos plantadores aunque nuevos grupos controlaban las tierras y los almacenes. Para los productores, el nuevo sistema era, en ciertos aspectos, más duro que el anterior, Vivían de la producción de parcelas reducidas y con precios en declive, lo cual generaba una pobreza crónica.

Después de la Guerra Civil, los plantadores perdieron la capacidad de negociar su producción en pie de igualdad con los comerciantes del N. No obstante, desde 1880 se notaron algunos cambios:

³ Los arrendatarios recibían una parte de las cosechas y debían comprar en ciertos almacenes.

empezaron a surgir industrias vinculadas a los textiles y al tabaco y el nivel de vida de la población comenzaba a subir.

El Oeste

La industrialización desplazó las tierras colonizadas hacia el O. La colonización había comenzado a principios del siglo XIX. Luego de la Guerra Civil el movimiento colonizador se aceleró, coincidiendo con la construcción de las líneas férreas transcontinentales. La demanda de productos alimenticios, tanto en los Estados Unidos como en Europa occidental, fue el gran estímulo para la incorporación de nuevas tierras.

En el Oeste se desarrolló una sociedad de pequeños propietarios, estimulada desde el Estado: en 1862 se aprobó una ley que permitía a los colonos adquirir extensiones máximas de 160 acres (64,8 ha.) por un precio simbólico, con la condición de que las habitaran y las trabajaran durante cinco años (Ley Homestead). Esta política fracasó en algunas zonas del Oeste, por ejemplo en California, donde se permitieron grandes propiedades (ranchos ganaderos) pues las condiciones del suelo no permitían la creación de pequeñas granjas.

La minería (oro) fue un factor más que estimuló el poblamiento en algunas zonas, como las montañas Rocallosas.

Mucho se ha discutido sobre el impacto del O en la democratización de las instituciones. Esta zona tuvo un impacto múltiple sobre el proceso de industrialización: fue una fuente de abastecimiento del E (pieles, oro, minerales, alimentos) a cambio de manufacturas, servicios y capitales; funcionó como válvula de escape para la presión social (muchos inmigrantes se instalaron allí contribuyendo a mantener los salarios altos en las ciudades industrializadas del E) y generó una demanda industrial que mantuvo el ritmo de las innovaciones tecnológicas (la construcción de ferrocarriles que continuó hasta 1890, incidió sobre la industria siderúrgica, que para esa época superó a la británica).

Población, recursos naturales, productividad y empresarios

El rápido crecimiento industrial y agrícola de los Estados Unidos se basaba en la expansión de la población lo cual generaba mano de obra y consumidores a la industria.

La mortalidad se redujo a medida que mejoraban las condiciones de vida y aumentaban los ingresos pero, también descendió la tasa de natalidad. Sin embargo la población continuó creciendo producto de la inmigración. A mediados del XIX representó un tercio del crecimiento total y para 1914 llegó a ser la mitad.

Paralelamente al crecimiento poblacional aumentó la producción y productividad industrial. Para ello, en algunos casos, se recurrió al uso extensivo de los recursos naturales pero como éstos no abundaban, su explotación exigía una maquinaria muy costosa.

Los cambios tecnológicos eran ya notorios hacia 1840. Las razones que se esgrimen para explicar la rápida introducción de tecnología en la industria son:

- el alto costo de la mano de obra por la escasez de trabajadores
- la educación que se impartía en los Estados Unidos, principalmente en el NE y los conocimientos técnicos que traían muchos inmigrantes
- los amplios mercados originados en la prosperidad de los agricultores del O y del S gracias a sus exportaciones y ventas al E.

Transformaciones estructurales, especialización y monopolización

Durante el proceso de industrialización creció el empleo en las distintas industrias manufactureras y en el sector servicios a expensas de la agricultura. En ésta, la producción de carne, frutas y hortalizas creció más deprisa que la producción de cereales o de papas debido a que, en las ciudades, las mejoras salariales permitieron un aumento de la demanda de alimentos caros.

Paralelamente, en el sector industrial también se produjeron constantes modificaciones: muchas industrias decayeron o fueron reemplazadas por otras (ej. el aceite de ballena para iluminación fue desplazado por el petróleo, el gas y la electricidad). Algunas industrias ocupaban una posición clave durante un tiempo y arrastraban a otras más pequeñas agrupadas en torno de ellas. En las décadas de 1820-30 este papel lo desempeñó la industria textil, entre 1850-90 fue la ferroviaria y la siderúrgica y a comienzos del siglo XX fue la automotriz.

La industrialización provocó la aparición de nuevas actividades profesionales en los campos de la contabilidad, la educación, la ingeniería y la medicina.

En las finanzas también ocurrió un proceso similar de especialización aunque los bancos eran muy conservadores y no realizaban préstamos a largo plazo. Pero, desde 1880, los bancos comerciales más importantes canalizaron fondos de origen europeo para las grandes construcciones ferroviarias asumiendo el papel de bancos de inversión.

Un cambio muy importante ocurrió en la propiedad y el control de la industria. A excepción de unos pocos ferrocarriles, la mayoría de las industrias hasta 1850 estaba en manos de pequeños propietarios que producían para el mercado local. Hacia 1914 la industria estaba dominada por un reducido número de grandes firmas que poseían un control monopólico u oligopólico de los mercados. Contribuyó a ello, la constitución de un mercado nacional entre 1870-80, que obligó a muchas empresas a superar el marco local y producir en escala para poder sobrevivir a la competencia. La depresión de 1870-90 acabó con muchas de las empresas más débiles y aceleró la fusión tanto vertical como horizontal.

Los ciclos económicos en el siglo XIX

Aunque a largo plazo la economía de los EEUU se industrializó, en el corto plazo sufrió una serie de crisis, como en 1819, 1834, 1837, 1839, 1873 y 1893. Algunas de estas crisis respondieron a factores internos (crisis monetaria de 1837 y 1839). Pero las restantes estuvieron relacionadas con el comercio entre los Estados Unidos y Gran Bretaña: la demanda británica de algodón generaba la ocupación de nuevas tierras para producir y aumentaba el comercio interregional, período que era seguido por un exceso de producción que generaba la quiebra de muchos de los compradores de tierras y de los bancos que los financiaron. Al mismo tiempo, las buenas o malas cosechas en Europa influían en el poder adquisitivo de la población y por lo tanto afectaban la demanda de algodón en los Estados Unidos.

Estas crisis no generaron excesivo desempleo: los agricultores aumentaban la producción para hacer frente a la baja de los precios y pagar sus deudas. Recién a partir de la década de 1870 las crisis afectaron el empleo rural.

La interpretación tradicional de que la Guerra Civil transformó al país de agrícola en industrial debe ser revisada: sus costos humanos y materiales superaron con creces a sus beneficios; el PBN disminuyó en lugar de aumentar. El triunfo del capitalismo americano no fue resultado de la guerra porque ya se había producido con anterioridad.

El Estado y la industria

A diferencia de los estados europeos, en los Estados Unidos se ha confiado menos en la planificación y más en el mercado. No obstante, el intervencionismo estatal ha variado a lo largo del tiempo. A principios del siglo XIX, si bien el Estado intervenía poco en las actividades de los agricultores y de los hombres de la frontera (la mayoría de la población), sí controlaban el comercio y la industria en los estados del Este. El gobierno central reglamentaba los salarios y los precios, supervisaba los monopolios locales y los servicios.

En 1812 el Estado introdujo aranceles proteccionistas para frenar la importación de tejidos baratos británicos. Esto generó una controversia regional, pues en el NE se proponía subirlo aún más, mientras que en el S se apoyaba su reducción.

La venta de tierras fiscales fue una fuente de ingresos considerable. Esto permitió al Estado incentivar el desarrollo a través de la financiación de carreteras, canales y ferrocarriles pero también de la educación. También el gobierno federal y los gobiernos provinciales suministraron fondos para la construcción de canales, que no podían provenir de capitales particulares. La subvención del gobierno iba acompañada de la supervisión oficial sobre las compañías. Pero desde mediados del siglo XIX las grandes empresas lograron reducir la injerencia estatal cuando las empresas ferroviarias pudieron amenazar con hacer desaparecer a una ciudad si no recibían subsidios.

El desarrollo pleno de las comunicaciones y la expansión del mercado privado de capitales hicieron retroceder el intervencionismo estatal. Por otra parte, una serie de actos de corrupción en el ámbito federal y de los estados desde 1830 generó desconfianza acerca de la utilización de fondos públicos para financiar empresas. La sanción de leyes para la constitución de sociedades de responsabilidad limitada favoreció la actividad privada. La difusión de las teorías de los economistas clásicos y luego del darwinismo social popularizó la idea de que la intervención estatal era contraria a la "naturaleza". Una serie de decisiones de la Corte Suprema de Justicia desde mediados del XIX redujeron la intervención estatal y favorecieron la iniciativa individual.

El intervencionismo estatal continuó en otras esferas. A fines del siglo, el Estado trató de frenar judicialmente las actividades de los sindicatos.

Desde mediados del siglo XIX, los distintos estados crearon instituciones para aquellos que no podían valerse por sí mismos (asilos, hospitales públicos) pero como eran insuficientes, se dejaba en manos del mercado o de la caridad privada su satisfacción.

En otro aspecto, el Estado asumió un papel principal. La rápida urbanización hizo necesaria una creciente reglamentación y en muchos casos los ayuntamientos se ocupaban del abastecimiento de agua potable, el gas, la electricidad, y otros servicios municipales.

En algunos estados, los ferrocarriles fueron subvencionados hasta la década de 1870. A nivel nacional, la Guerra Civil motivó una expansión de las actividades gubernamentales. A partir de allí se crearon una serie de organismos para regular las actividades económicas (Departamento de Agricultura, Comisión de Comercio Interestatal) y el Estado comenzó a ser visto por el público como un agente necesario para solucionar algunos de los problemas generados por la industrialización.

Los resultados de la industrialización

Como producto de la industrialización, crecieron los ingresos per cápita. Sin embargo, esto oculta diferencias regionales y ocupacionales. Los agricultores del S, mayoritariamente negros, posiblemente empeoraron su situación con la obtención de la libertad y con el régimen de aparcería instalado luego de la Guerra Civil. En el Oeste por el contrario, el nivel de vida creció rápidamente. En el Lejano Oeste, los agricultores y mineros gozaban de altos ingresos desde un comienzo. En el Medio Oeste, la creciente industrialización y las mejoras introducidas en la agricultura contribuyeron a elevar las rentas: el aumento de la demanda y la mejora en los transportes llevó a los agricultores a invertir en mejoras de la maquinaria y aumentar la superficie sembrada.

Los salarios pagados en la industria y en el comercio del Este aumentaron más que los salarios agrícolas. En 1830 la clase obrera industrial era pequeña y capacitada, por lo que los empresarios tenían que pagar altos salarios para atraer trabajadores. Para 1900 la inmigración solucionó el problema de la falta de mano de obra. Pero, mientras los inmigrantes realizaban las tareas más arduas, los americanos formaban el sector obrero más capacitados o eran los capataces. Los trabajadores más pobres mejoraron más rápido que sus pares europeos.

Aunque los salarios eran más elevados en las zonas industriales, la suciedad y la miseria también eran mayores que en otras partes del país. Pero en las ciudades había mayor cantidad de servicios y de comodidades que en el campo; esto atraía tanto a la población rural de los Estados Unidos como a los inmigrantes.

La creencia existente a comienzos del siglo XIX de que en América la riqueza estaba muy extendida y de que era fácil ascender socialmente basándose en el esfuerzo, cambió a fines del siglo. Tanto en el S como en el O la propiedad de la tierra comenzó a concentrarse cada vez más, y las decisiones ya no eran tomadas por los dirigentes de las comunidades locales (comerciantes, abogados, políticos y clérigos) sino por los directores de las sucursales de las grandes compañías. Esto generó la desconfianza del público hacia el poder de los grandes empresarios.