

# Alemania en la crisis internacional y las lecciones de Bismarck y List

## **OJO QUE HAY UN GRAL**

Alemania es la potencia número uno de Europa y la quinta a nivel mundial. Su economía se fundamenta en las exportaciones de bienes y servicios de alto valor agregado, las cuales alcanzaron un 48,6% de su PBI en 2010. Entre sus principales productos exportables se ubican los automóviles y camiones, motores y maquinaria de todo tipo, productos químicos, aparatos electrónicos y tecnología en telecomunicaciones. Su solidez y eficiencia macroeconómica, la fortaleza de su aparato industrial, su insuperable competitividad internacional y un Estado de bienestar que nunca dejó de funcionar la convirtieron en la gran excepción del mundo industrializado de occidente en cuanto a los perjuicios ocasionados por la presente crisis internacional. En efecto y según datos del FMI y del Eurostat, el PBI alemán para 2010 oscilaría entre el 3,3% y 3,7%, porcentajes que lo ubican lejos como la nación desarrollada con las mejores tasas de recuperación económica, sumadas a los mejores resultados en materia de desempleo. Tan notable desempeño y respuesta a la crítica coyuntura ha sido en realidad una constante histórica. A lo largo de las sucesivas crisis del sistema capitalista internacional y desde mediados del siglo XIX a la fecha, Alemania supo y pudo afrontar las más diversas dificultades de la mejor manera y bien por encima del resto (en la mayoría de los casos egocéntrica e individualmente). ¿Por qué? Las causas hay que buscarlas, por un lado, en las raíces de su constitución como Estado-nación industrializado durante las primeras décadas del siglo XIX; y por el otro, en la serie de medidas económicas y sociales que vinieron de la mano de la unificación alemana en 1871.

## **Unión aduanera y reforma agraria**

El establecimiento de la unión aduanera de enero de 1834 y la inauguración del ferrocarril Nurnberg-Furth en diciembre de 1835 anunciaron el amanecer de la era industrial en Alemania. Entonces, el país era una región predominantemente agraria con 3/4 partes de su población distribuida en pueblos y pequeñas ciudades comerciales. Industrias manufactureras como la metalífera y la textil estaban en su mayoría en poder de los artesanos, mientras que las unidades de producción de tipo industrial eran excepcionales. No obstante, a poco de comenzar la Primera Guerra Mundial Alemania se había convertido en uno de los Estados industriales líderes del mundo, con una producción de carbón y hierro sólo superada por la de Estados Unidos. Lo cierto es que entre 1834 y 1850 la caída de las barreras aduaneras al interior de Alemania (Zollverein) y la construcción de ferrocarriles ejercieron un impulso exponencial e inédito tanto en el movimiento comercial interno como en el nacimiento y desarrollo de la industrialización moderna. En realidad, los cimientos de la revolución industrial en Alemania datan de mucho antes. En la segunda mitad del siglo XVIII, mientras que Inglaterra se posicionaba a la vanguardia en la carrera para convertirse en el “taller del mundo”, la industria y la agricultura alemanas también registraban importantes progresos, aunque en menor escala. Prusia llevaba la delantera en este sentido al desarrollar una significativa industria textil, metalífera, de porcelana y de la seda. La revolución industrial se dio en paralelo con un crecimiento mayúsculo de la población. Pero la creciente población sólo podría ser alimentada si la producción agraria aumentaba en paralelo. Las industrias en expansión precisaban de materias primas. Si bien no sucedió por igual en toda Alemania, hubo importantes y crecientes zonas en donde se introdujeron nuevos cultivos, donde se avanzó sobre tierras improductivas y se mejoraron la calidad de ovinos, equinos y vacunos. La unidad de producción agrícola se redujo y se redistribuyeron tierras a la población. La producción cármica se disparó a niveles inéditos. En resumen, una verdadera reforma agraria que acompañó el crecimiento demográfico y suministró materia prima barata y permanente a la insipiente industria. Aquí uno de los pilares estratégicos del proceso de industrialización alemán.

## **Ferrocarriles, unión aduanera y proteccionismo**

Pero no podría haber desarrollo de las fuerzas productivas sin la interconexión física del país. Si bien la construcción de caminos databa de las últimas décadas del siglo XVIII, no fue hasta la construcción masiva de ferrocarriles que las regiones industriales más importantes fueron integradas entre sí. Y no sólo eso. De la misma manera que ocurriría en Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Rusia, y más tarde, Canadá y Australia, los ferrocarriles en Alemania fueron los grandes generadores y motores del progreso industrial, el empleo y la obra pública. Innumerables empresas contratistas y un aumento sostenido de la masa laboral fueron necesarios para el emplazamiento de miles de kilómetros de vías, la construcción de puentes y de estaciones. La ya existente y poderosa industria del carbón y del hierro fueron notablemente estimuladas. Nuevas industrias y oficios brotaron por doquier. Nuevas regiones se abrieron como mercados compradores y vendedores. Obreros, empleados públicos, profesores,

estudiantes, comerciantes y banqueros ligaron entre sí sus actividades. Nuevos poblados surgieron a lo largo y a lo ancho del país. La primera línea ferroviaria construida data de 1835, con una extensión de 6,4 kilómetros. A esta le siguieron otras dos, una privada y la otra gubernamental, con un total de 26 km. Pero no fue hasta 1839 que se inauguró el trayecto más importante del país, tanto en extensión (115 km) como desde el punto de vista comercial. Nació así la línea Dresden-Lipezip, originalmente diseñada por Friedrich List como el corazón de la futura red ferroviaria alemana. Dicha línea sentó las bases para la construcción ferroviaria a gran escala. En la década del '40 y a excepción de Bélgica, Alemania expandió su red ferroviaria como ningún otro país en el continente. Para 1850, poseía unas 5.890 km de vías, el doble de Francia. La Dresden-Lipezip fue nacionalizada en 1876, mientras que Prusia hizo lo propio con todas sus líneas mucho antes, en 1852. Existía una explicación para ello. Prusia era la región más floreciente e industrial de Alemania. El Estado prusiano fue el encargado directo del proceso de industrialización interna, tanto producto de la imposición de tarifas proteccionistas al resto de las regiones como de la nacionalización de empresas estratégicas (carbón y hierro, entre otras) con fuertes dosis de subsidios al capital privado. Asimismo, fue el Estado prusiano el único responsable en la planificación y ejecución de las grandes obras de infraestructura interiores como canales y caminos. Y no terminó allí su participación. Además, el Estado se encargó de regular el patrón monetario (anclado a la plata), y con él administrar el intercambio comercial y las cuentas fiscales (esto último fundamentalmente desde la banca pública). En suma, si bien el gran triunfo de los ferrocarriles pasó por asegurar el éxito de la unión aduanera (Zollverein), fueron la combinación y sinergia entre estos últimos y un rol protagónico y protector del Estado las bases de la revolución industrial en Alemania. Una revolución que sólo con la unificación de 1871 decretada por Bismarck, habría de colocar definitivamente a la nación en la senda virtuosa de un capitalismo industrial autónomo y socialmente equilibrado.

### **Bismarck: unificación y progresividad socioeconómica**

Luego de la unificación en 1871, Bismarck se focalizó en promover la expansión económica a la vez que aliviar alguno de los conflictos sociales acarreados por la industrialización. Paralelamente, buscó fortalecer la influencia del gobierno central en el desarrollo económico de la nación y de barrer con los particularismos de algunos de los Estados germanos opuestos a las reformas económicas y sociales por él impulsadas. Entre sus primeras reformas, estuvieron la monetaria, la introducción del patrón oro y la creación de un banco central. Más tarde vino el intento de nacionalizar los ferrocarriles (logrado mucho después de lo previsto), la adopción de fuertes políticas proteccionistas, la colonización de territorios, la introducción de pensiones y jubilaciones, y la ejecución de un esquema nacional de salud. La Ley de Seguro de Salud de 1883 aseguró compulsivamente a obreros y mineros. Poco tiempo después la legislación se extendió a agricultores, artesanos, aprendices y trabajadores transitorios. El número de personas cubiertas por dicho esquema creció de 4,6 millones (10% de la población) en 1885 a cerca de 14 millones (21,5% de la población) en 1910. En 1884, se sancionó la Ley de Seguro de Accidentes de Trabajo que benefició a 13 millones de obreros en 1889 y 24 millones en 1909. Bajo esta ley, los empleadores debían pagar los costos totales en la cobertura de accidentes a trabajadores de la industria manufacturera, de la construcción, de la industria naviera, de la agricultura y de la forestación. Si un trabajador moría como consecuencia de un accidente laboral –y un 15,6% de los accidentes de trabajo en la industria eran fatales en 1888– la viuda era acreedora de un entierro gratuito, una pensión semanal y una asignación por hijo del padre fallecido. En 1889, se sancionó el esquema de jubilaciones para personas mayores de 70 años y de pensiones para discapacitados (discapacidad generada fuera del ámbito laboral). El fondo del cual salían los recursos para pagar las pensiones se constituía con iguales contribuciones entre los empleadores y los trabajadores. El número de pensiones para discapacitados pasó de 55.983 en 1895 a 152.882 en 1903. En 1911, las tres leyes convergieron en una sola, la denominada Ley de Seguro Consolidado. Finalmente y entre 1884 y 1889, Bismarck puso en marcha un esquema nacional de salud. La tasa de mortalidad anual en Alemania cayó de 25,4/1000 habitantes a 16,2/1000 en 1910.

### **Conclusión: Alemania como modelo**

Si bien en el curso de la presente crisis internacional las exportaciones alemanas se vieron afectadas por la caída de la demanda global, la potencia europea supo reaccionar a tiempo y en línea con su status económico tradicional (no cooperativo a los niveles global y europeo). Alemania pudo así preservar su capacidad productiva, el nivel de empleo (por cierto altamente calificado) y la orientación exportadora de su economía. Ahora bien, que Alemania destaque en el hemisferio occidental desarrollado como la nación que mejor recuperación y desempeño económico exhibe desde los inicios de la crisis, no es pura casualidad ni un hecho inédito. Basta recordar el milagro alemán de la post-guerra. Inclusive y ya en la última década, cuando la mayoría de las economías desarrolladas emprendían su irrefrenable marcha descendente desde comienzos del 2000, la potencia germana aumentaba sus exportaciones de bienes y

servicios del 33% en igual año al 47% en 2008, mientras que su participación en el PBI pasaba del 28% al 39% en igual período. Asimismo y en términos absolutos, las exportaciones alemanas fueron de €983.000 millones en 2008 contra 971.000 millones para el caso de China. Si hemos de comparar con otras naciones avanzadas de Europa, la diferencia es abismal. Sucede además que Alemania es la única economía cuyas exportaciones se concentran en bienes de capital, sin la necesidad obligada de un mercado interno comprador y siempre a la vanguardia de las mejoras técnicas que les confieren una competitividad única.

En conclusión, la temprana y exitosa revolución industrial apuntalada desde el Estado y los ferrocarriles, sumada a la continuidad de una política industrial proteccionista, a una reforma agraria, a la implementación permanente y progresiva de medidas socialmente inclusivas y a la unificación político-económica del país (en 1871) sentaron las bases del más genuinamente industrial y desarrollado Estado-nación del hemisferio occidental. La prueba viva y contundente salta a la vista hoy, en plena crisis internacional. Si bien es cierto que mucho ha cambiado desde Bismarck, que la banca alemana hoy asfixia a Grecia e Irlanda, los países aún en estadio intermedio de desarrollo tienen mucho que aprender de las bases reales del desarrollo germano. Allí es donde la máxima de List –padre de la revolución industrial alemana– cobra notoria vigencia: “El Estado es la unidad natural de producción económica; el Estado debe estimular la industria y la agricultura para incrementar su propio poder y aumentar así el nivel de vida de sus ciudadanos” (*El Sistema Nacional de Política Económica*). Porque en definitiva ha sido la aplicación concreta de esta posición la que le ha permitido a la Argentina no sólo sortear la crisis actual de manera magistral, sino y desde 2003 a esta parte dar un gran salto evolutivo hacia la consolidación de un modelo de acumulación soberano, moderno, industrial y socialmente justo. No por nada la presidenta de la nación se refirió al “modelo de acumulación y desarrollo social” de Alemania como “el que más me gusta”. Y lo hizo un 22 de noviembre de 2007.