

LOS MITOS DEL CRECIMIENTO ALEMAN

La modernización económica y social de Alemania
en la historiografía reciente (1975-1991) *

NURIA PUIG RAPOSO

Universidad Complutense

RESUMEN

En este ensayo se pretende mostrar algunas de las tendencias más importantes de la historiografía económica y social alemana de los últimos quince años. El estudio se centra en el periodo de la industrialización y se articula en torno a seis tesis que las interpretaciones tradicionales han postulado para explicar la singularidad y el éxito de la modernización alemana: la velocidad de la industrialización; la existencia de un «excedente» de mano de obra; el papel decisivo del *Zollverein* y del ferrocarril; la formación de un «capitalismo organizado» y la acción positiva de la burguesía y del empresariado. Asimismo, se analizan dos ideas que subyacen a la mayor parte de las investigaciones: la del atraso económico y la del *Sonderweg*.

Se concluye que, si bien los estudios comparados, sectoriales, regionales y econométricos más recientes están llevando a revisar todas esas tesis, buena parte de la investigación histórica sigue basándose en ellas.

ABSTRACT

This paper addresses some of the most important trends in economic and social German historiography in the last fifteen years. The study focuses on the period of industrialization and analyzes and elaborates on six theses which traditional interpretations have postulated to explain the singularity and success of German modernization: the fast industrialization process; the existence of a «labour surplus»; the decisive role played both by *Zollverein* and railways; the rise of «organized capitalism» and the fa-

* Agradezco al profesor Kaelble y a sus colaboradores la generosidad con la que me han acogido siempre en el Zentralinstitut für Sozial- und Wirtschaftsforschung de la Universidad Libre de Berlín. Para la preparación de este artículo fue fundamental una estancia en el mes de septiembre de 1990, que recuerdo con especial afecto.

avourable influence of bourgeoisie and entrepreneurship. Two main ideas —economic backwardness and *Sonderweg*— which underlie most research are also analyzed.

The paper concludes that, although the six traditional theses are shown to be controversial in most comparative, regional and econometric recent studies, German historian's work is still based on them.

INTRODUCCION

«Ist es denn nicht in der Tat erstaunlich, dass aus solchem armseligen Lande, wie es unsere liebe Heimat trotz der paar Kohlen, —Eisen— und Kalisalzlager doch bleibt, ein so mächtiger Staat entstanden ist, dessen Stellung im Rate der Nationen angesehen, dessen Reichthumsentfaltung während der letzten Menschenalter beneidet ist?»

W. Sombart ¹

No deja de resultar extraño que siendo Alemania el país en el que nació la Escuela Histórica de Economía, y tratándose de una de las economías más florecientes del momento, ocupe un lugar tan secundario en la historiografía económica contemporánea. Durante el siglo pasado, los fundadores y seguidores de la Escuela Histórica tuvieron el mérito, reconocido internacionalmente, de incluir la historia en los estudios económicos, cultivando una disciplina tan preocupada por la organización de la vida material del hombre como por la aplicación a ésta de teorías generales. Pronto, sin embargo, y a raíz del tan célebre como doctrinalmente estéril *Methodentritt*, la historia económica germana empezó a languidecer. El interés por la teoría fue retrocediendo, y la historia de la economía apareció cada vez más unida, o confundida, con la historia social o con la historia de las instituciones, subordinada casi siempre a la historia política y alejada de la propia economía ².

Cuando en otros países europeos y en Estados Unidos empezaron a perfilarse enfoques como los de la Nueva Historia Económica o la Nueva Historia

¹ Sombart (1923), p. 99. Traduzco: «¿No es de hecho asombroso que de un país tan miserable como sigue siendo nuestra querida patria, a pesar de unos cuantos yacimientos de carbón, hierro y sales potásicas, haya surgido un Estado tan poderoso, cuya posición en el concierto de las naciones tanto se ha ponderado, y cuyo despliegue de riqueza a lo largo de la última generación tanto se ha envidiado?».

² Dos excelentes estudios historiográficos son los de Tilly (1969 y 1980b). Sobre historia social, v. Ritter (1989b). Algo menos completo resulta el análisis de Handke sobre la historia social en la antigua República Democrática, en el mismo volumen. La compilación de Lee (1991) es el trabajo más completo y reciente sobre «nueva historia económica alemana», si bien no contempla enfoques ni temas de los historiadores sociales.

Social, que proporcionaban un marco analítico a los estudios económicos, los historiadores económicos alemanes mostraron cierta resistencia al empleo de la teoría económica ³. Esta carencia se puso todavía más de manifiesto en los estudios sobre la industrialización, marco de trabajo natural de los historiadores de los años sesenta y setenta ⁴.

Desde finales de los años setenta, sin embargo, el panorama ha ido cambiando considerablemente y por diferentes razones. Entre los historiadores de la economía de todo el mundo el entusiasmo por la econometría está cediendo ante la nueva historia institucional, que ha redescubierto a autores como Schmoller o Weber ⁵. Los historiadores alemanes, por su parte, no se han mostrado menos receptivos que los españoles, por ejemplo, a las corrientes francesas y anglosajonas y muestran cada vez más interés por los estudios comparativos. El crecimiento económico y político de Alemania en Europa, por último, ha multiplicado el interés y los análisis históricos de y sobre este país centroeuropo.

El objeto de este ensayo es mostrar algunas de las tendencias más importantes de la historiografía económica y social alemana de los últimos quince años. He elegido el período de la industrialización, que es el que con más intensidad se ha estudiado durante ese decenio en las dos Alemanias. El número y el volumen de las publicaciones es tan enorme que he tenido que centrarme en los temas que más eco han tenido en el ámbito académico. Me he guiado, en realidad, por esos postulados que aparecen una y otra vez en los manuales, monografías o estudios comparados de historia económica, de autores alemanes o no alemanes, pero que raramente han sido demostrados satisfactoriamente. Por esta razón, y con bastante osadía, los he llamado «mitos».

El primero de los mitos es el de la industrialización rápida. En comparación con el país pionero, Inglaterra, la industrialización alemana aparece como un caso tardío, cuyo «despegue» se sitúa, como muy pronto, en la década de 1830. Pero cuando se consuma la unificación política, en 1870, Alemania es un país industrializado, y en vísperas de la Primera Guerra Mundial es ya la primera potencia del continente.

Para explicar estos logros de la economía alemana del siglo pasado es frecuente recurrir a la historia de la población. Alemania tuvo la ventaja de contar con una gran cantidad de mano de obra. Este «excedente de mano de

³ Tal como resumiría irónicamente Tilly, «produciendo (los historiadores económicos alemanes) cada vez más historia sin economía, estaban representando a Hamlet sin el príncipe», Tilly (1969), p. 298.

⁴ Sobre este punto, v. Tilly (1988), pp. 158-204.

⁵ «Resurrección» anunciada ya por Wehler (1973), pp. 16 ss.

obra» —el segundo gran mito— favoreció el crecimiento industrial, que a su vez suavizaría los efectos más nocivos de una población sobrante, que no empezaría a emigrar masivamente hasta finales de siglo. Una elevada tasa de urbanización, de nuevo, favorecería la formación de un mercado de mano de obra y de consumidores.

Los principales responsables de la formación de ese mercado serían los que Friedrich List llamó «hermanos gemelos» de la industrialización: la unión aduanera y el ferrocarril. La primera habría creado un espacio económico y fiscal unificado previo a la fundación política de Alemania. El segundo —impulsado, según la versión tradicional, por los estados alemanes— habría acortado distancias y reducido costes, materializando la integración del mercado interior de forma, también, muy veloz.

La unificación abre paso a otro de los mitos de la modernización económica alemana: el capitalismo organizado. Este concepto sigue utilizándose para describir y analizar el crecimiento acelerado que experimentó la industria alemana del *Kaiserreich*, sobre la base de un Estado omnipresente, de la concentración, la cartelización, el poder de la banca, las alianzas de los grupos económicos más poderosos, la implicación de la ciencia en la industria y la aceptación por gran parte de la sociedad de un sistema político «liberal». El último mito que se contempla aquí es el del protagonismo de un empresariado singular en la modernización de Alemania.

La modernización económica y social de Alemania tiende a considerarse como un fenómeno muy amplio, en el que la política desempeñó un papel primordial. Dos ideas recorren el tratamiento que los investigadores hacen de los postulados que se acaban de enunciar. La primera procede de la investigación económica, y es el «síndrome del rezagado». De acuerdo con esto, el desarrollo alemán fue muy rápido, y tuvo lugar bajo las presiones que creaba la necesidad de alcanzar a los pioneros, obligando a la movilización de recursos nuevos y a la participación activa del Estado en el proyecto industrializador.

La segunda idea proviene de la historia política, y es la tesis del *Sonderweg*⁶. La modernización de Alemania fue rápida, sí, pero desequilibrada. Pues, si los resultados fueron asombrosos en el campo económico, las estructuras políticas y sociales del país, incapaces de adaptarse al cambio, siguieron siendo anacrónicas. Naturalmente, la tesis del *Sonderweg* —de la singularidad alemana en el contexto europeo y del desfase entre la evolución económica y la evolución política y social— es hija del trauma nacionalsocialista.

⁶ Que puede traducirse como «vía peculiar». Un buen resumen de esta teoría se encuentra en Kocka (1988b), pp. 3-16.

La investigación actual está revisando, si no cuestionando, muchos de los mitos de la modernización germana. La historia regional y local, por una parte, y el enfoque comparativo, por otra, han empezado a reconstruir una realidad más matizada del pasado económico y social de Alemania.

1. UNA INDUSTRIALIZACION VELOZ

El asombro que Sombart manifestaba ante el crecimiento y el enriquecimiento de la Alemania del siglo pasado ha seguido inspirando buena parte de las obras de historia económica alemana hasta hoy, y el hecho de que un país parcelado política y económicamente se hubiera convertido en vísperas de la Gran Guerra en la primera potencia industrial del continente europeo ha pasado a ser un tópico en los manuales de historia económica europea.

Existe un notable consenso acerca de la periodización del crecimiento industrial alemán. No será superfluo el recordarla. Entre 1800 y 1830, las principales preocupaciones de los estados alemanes fueron la guerra, primero, y la reconstrucción de sus economías, después. La fundación del *Zollverein* en 1834 facilitó el crecimiento de la industria, especialmente la textil. A ésta le siguió una expansión de la industria pesada, estimulada por la construcción del ferrocarril, pero interrumpida por las malas cosechas de 1846/7 y la revolución liberal de 1848/9. Entre 1850 y 1873 se produjo el verdadero «despegue» del sector industrial, que la unificación política de 1870 intensificó. El año 1873 estuvo marcado por la «Gran Depresión», que llegó precedida por una crisis financiera. Las quiebras de la banca y los negocios, la caída de los precios y un crecimiento muy lento de la economía marcaron la pauta hasta mediados de los ochenta, y quedaron reflejados en el proteccionismo arancelario de 1879. Los años anteriores a la Gran Guerra, por último, estuvieron caracterizados por un crecimiento muy rápido, con algunas interrupciones, y por un cambio estructural, basados ambos fundamentalmente en «nuevas» industrias como el acero, la química o la electricidad. De forma paralela tuvieron lugar fenómenos tan conocidos como la concentración del mercado, la cartelización de las empresas y el auge de las exportaciones.

Algunos autores han preferido utilizar otros términos, y se han referido al «inicio» de la industrialización (*Frühindustrialisierung*), hacia 1780; a una fase de aceleración (revolución industrial, *take-off* o *big spurt*), localizada en 1830, 1840 o 1850, y a una última fase, de madurez (*Hochindustrialisierung*), que se extiende

hasta la Primera Guerra Mundial ⁷. Los índices de crecimiento del producto nacional neto y del producto per cápita, respectivamente, que ilustran esta evolución son 2,5 y 1,7 para el período 1850-1874; 1,9 y 1 entre 1875 y 1891, y 3,2 y 1,7 hasta 1913 ⁸.

Para la investigación histórica, esta aceptación de la «rápida industrialización» ha tenido como consecuencia la necesidad de buscar una explicación peculiar al desarrollo alemán, en los ámbitos institucional, poblacional, tecnológico, de los recursos naturales u organizativos. Al mismo tiempo, el desequilibrio que se produjo entre esta rápida evolución económica y el desarrollo social y político, mucho más lento, ha generado la tesis del *Sonderweg*, que late tanto en los estudios sobre el pasado político como en los del pasado económico y social de este país.

Desde la aparición de los trabajos de Walter Hoffmann, los análisis cuantitativos se han multiplicado ⁹. Hoy nuestro conocimiento sobre el crecimiento sectorial y regional es mucho más exacto, y la posición de Alemania como «recién llegado» se ha ido matizando. Por otra parte, la industrialización se entiende cada día más como parte de una transformación social, política y económica compleja. Esto ha aconsejado retroceder en la investigación hasta el siglo XVIII, que es cuando ya se detecta un crecimiento de la población rural; el desarrollo de mercados suprarregionales para productos agrícolas y manufacturas; la acumulación de capital en manos de capitalistas-comerciantes; y la adaptación de algunos grandes propietarios o de algunos príncipes a las reglas del capitalismo, ampliando así sus funciones administrativas. Todo esto eran manifestaciones de una transformación que —como muy tarde hacia 1750— se estaba acelerando en Alemania, y que sentó las bases de lo que sería el siglo XIX. La certeza de que la «protoindustrialización» se difundió por toda Europa entre 1500 y 1800 aconseja retroceder todavía más en busca de los orígenes de la industrialización ¹⁰.

El problema es que siguen faltando indicadores para el período anterior a 1850, lo que dificulta distinguir entre tendencias a largo plazo y movimientos cíclicos. En todo caso, parece probado que, entre finales del XVIII y mediados del siglo pasado, hubo una aceleración, acompañada por un cambio estructural.

⁷ En los manuales y en las obras de carácter general existe, en efecto, un consenso sobre la periodización. V., por ejemplo, Mottek (1964), Borchardt (1972), Henning (1973), Zorn (1976), Fischer (1985), Kiesewetter (1989) y Tilly (1990).

⁸ Hoffmann (1965). Los análisis cuantitativos recientes siguen apoyándose en los datos de este autor, a pesar de la cautela que él mismo recomienda.

⁹ Hoffmann sólo presentaba series sobre el crecimiento económico desde 1850.

¹⁰ Kriedte *et al.* (1977).

Hay que destacar el estudio de Spree sobre los «ciclos del crecimiento»¹¹ y los análisis sectoriales, centrados preferentemente en la industria pesada y en el ferrocarril¹². Cada vez hay más estudios que intentan explicar la crisis de los años cuarenta y la «revolución» de 1848 en clave de desequilibrio estructural o de diferencias regionales. Lo que ahora interesa, sin embargo, no es tanto la velocidad como el propio proceso, las condiciones del crecimiento¹³.

Por su parte, Kaelble ha elegido tres indicadores —las tasas de crecimiento económico, la estructura ocupacional y la movilidad de la población— y los ha reelaborado y analizado en el contexto europeo, con el fin de comprobar si la velocidad del crecimiento y del cambio social en Alemania fue efectivamente tan extraordinaria como se suele afirmar¹⁴. La comparación internacional de tasas de crecimiento sólo permite hablar —según Kaelble— de un «dinamismo más duradero» de la economía alemana para el período 1850-1910, pero de «normalidad» en general, especialmente entre 1890 y 1910¹⁵. En la evolución de la estructura ocupacional tampoco se observan transformaciones drásticas para Alemania. El porcentaje de la población activa agraria no descendió en este país —en los años decisivos de 1850 a 1914— mucho más rápidamente que el de Francia o Dinamarca, y de hecho lo hizo de forma más lenta que el de Gran Bretaña, mientras que en las dos décadas anteriores a la guerra europea —donde se localiza la «desviación política» de Alemania— la transformación tuvo lugar de forma todavía más suave. El tercer y último punto de comparación, la movilidad espacial y la urbanización, que con su supuesta intensidad tuvieron en Alemania consecuencias sociales especialmente dramáticas, ha sido uno de los objetos predilectos de los investigadores en los últimos quince años. Casi todos ellos confirman, sin embargo, la relativa normalidad del caso alemán¹⁶.

¹¹ Spree (1978).

¹² Debido al desconocimiento persistente de las industrias de bienes de consumo y de la agricultura. Así, por ejemplo: Holtfrerich (1973), Wagenblass (1973), Fremdling (1975). Una explicación específica de la crisis de 1840, en: Tilly (1990), pp. 9-28.

¹³ El debate sobre la periodización en: Tilly (1988), pp. 159-185.

¹⁴ Kaelble (1983), pp. 106-118; Kaelble (1987).

¹⁵ Sobre datos de Bairoch (1976), Kaelble presenta las siguientes tasas de crecimiento (*per capita*): 1,2 para 1830-1850; 1,6 para 1850-1870; 1,2 para 1870-1890; y 1,4 para 1890-1910.

¹⁶ Sólo la movilidad de la población fue en Alemania algo superior a la de los principales países europeos. Matzerath (1985) ofrece una excelente información bibliográfica sobre este tema. Una interpretación más general sobre la historia de la urbanización, del mismo autor: Matzerath (1989).

2. EL EXCEDENTE DE MANO DE OBRA

Los estudios de población han servido con frecuencia para explicar, o al menos ilustrar, el crecimiento industrial. La interpretación tradicional nos dice que en Alemania se registró a lo largo del siglo pasado un fuerte aumento de la población, que pronto se tradujo en un «exceso» de mano de obra que iba a determinar el curso de la industrialización. El incremento demográfico tuvo lugar fundamentalmente en las áreas industriales, más urbanizadas, de Hamburgo, Bremen, Sajonia, Lübeck y Prusia. Aun así, los datos sobre el conjunto de los territorios del Reich resultan ya elocuentes: en 1816 Alemania contaba con 24,8 millones de habitantes, que en 1871 se habían convertido en 41 y en 1910 en 64,9; entre 1816 y 1910 se había registrado un crecimiento del 161,5 por ciento, y la densidad de población había pasado de 45,9 a más de 120 habitantes por km² ¹⁷.

De acuerdo con Köllmann, la «transición demográfica» tuvo lugar en Alemania, como en los demás países del noroeste europeo, entre 1770 y 1914 y en dos fases ¹⁸. En la primera, «preindustrial», la población aumentó muy rápidamente, como consecuencia de un incremento de la fertilidad. Este crecimiento «incontrolado» dio lugar a una «presión demográfica» que iba a manifestarse en la miseria que precedió a la revolución, fallida, de 1848/49, y que sólo la emigración masiva y el crecimiento industrial ayudarían a resolver desde mediados de siglo. El nacimiento político de Alemania, en 1870, marcó el inicio de una segunda fase que se prolongó hasta 1914. Este período estuvo caracterizado por el descenso de la mortalidad y, en un menor grado, de la natalidad.

La versión clásica —que se niega a atribuir los fenómenos demográficos a causas económicas sin ofrecer alternativas claras— presenta algunos problemas. Para empezar, al tomar 1815 como punto de partida, impide analizar sistemáticamente el inicio del crecimiento acelerado, y no explica además de forma satisfactoria el crecimiento demográfico.

El creciente interés por la demografía histórica en Alemania está llevando a una revisión de las viejas hipótesis. Los estudios regionales, por una parte, han tratado de explicar el origen de la transición demográfica y el incremento de la fertilidad. Algunos de estos análisis sobre los casos de Sajonia, Württemberg o Baviera, así como la panorámica que ofrece Marschlak o el análisis de

¹⁷ Datos oficiales del censo de 1912, tomados de Kiesewetter (1989), pp. 124-125.

¹⁸ Köllmann fue, durante varios decenios, prácticamente la única persona que se ocupó en Alemania (occidental) de la demografía histórica, divulgó las investigaciones francesas y anglosajonas y aplicó por primera vez métodos cuantitativos y teorías modernas al estudio de la población alemana. Fundamental, por tanto, Köllmann (1974).

Harnisch sobre Pomerania, han servido así para matizar, o para contradecir, la versión clásica de la transición demográfica¹⁹. También los numerosos microestudios sobre aldeas y grupos sociales muy concretos que siguen apareciendo están dando lugar a estudios interesantes sobre movilidad geográfica y social de la población rural y obrera²⁰.

Con todo, gran parte de los investigadores actuales siguen haciendo de la sobrepoblación un punto de referencia para sus trabajos, tratando de relacionar el exceso de población con el proceso de industrialización. El mercado de trabajo, el éxodo rural y el nivel de vida son los temas que más intensamente se han tratado en aquéllos.

Un estudio importante es el de Dumke, que ha aplicado el modelo Lewis (que atribuye al exceso de mano de obra el rápido crecimiento industrial) a la realidad prusiana de 1850 a 1914²¹. Este autor llega a la conclusión de que el crecimiento del sector industrial y urbano moderno —por medio de mano de obra barata y salarios estables— significó sobre todo un incremento de la participación del capital en la renta total y un aumento de la desigualdad en la distribución de la renta per cápita, del ahorro y de la reinversión en el sector industrial. Después de 1880 hubo otros factores que también agudizaron este proceso. Pero el crecimiento —y esta es la tesis de Dumke— corrió paralelo a una mayor desigualdad.

La visión que ofrecía la historiografía tradicional del éxodo rural era negativa. Los trabajadores llegaban a la ciudad empujados por la penuria que la sobrepoblación y las reformas agrarias «capitalistas» habían provocado en el medio rural. Sin embargo, los estudios actuales sobre urbanización tienden a analizar más aquellos factores que atraían («pull») que los que empujaban («push») a la población trabajadora a cambiar de vida²². La visión «positiva» que empieza a perfilarse es muy distinta, pues, sobre la base de estudios muy locales, se establecen correlaciones entre las expectativas de los que emigraron y las realidades de las ciudades que los acogieron. En las grandes ciudades, como Berlín, Hamburgo o Duisburg, esta correlación fue positiva. Puede afirmarse, entonces, que fue la demanda urbana de mano de obra, y no la oferta excesiva del medio agrario, lo que hizo crecer el abismo que al principio de la

¹⁹ Marschlak (1984) y Harnisch (1979).

²⁰ Si bien muchos de ellos resultan más ilustrativos que explicativos del fenómeno. Entre los historiadores de la familia debe citarse al prolífico —aunque esencialmente ensayístico— Imhoff (1988). Más informativa: Hausen (1975). Sobre movilidad social, en una perspectiva comparada: Kaelble (1983).

²¹ Dumke (1988).

²² V. Matzerath (1985) para Prusia y, más generales, Teuteberg (1982) y Reulecke (1985). Esta visión «positiva» se encuentra en Teuteberg (1985).

industrialización existía entre el nivel de vida del campo y de la ciudad; y que la inmigración abrió posibilidades a la movilidad económica y social. Los estudios recientes sobre movimientos sociales nos dicen, por último, que la protesta social se fundaba más en la solidaridad y en los fines y las condiciones de cada acción que en el malestar y la marginación comunes ²³. Por supuesto que la interpretación afirmativa del éxodo ha suscitado controversias. Siguen apareciendo investigaciones que demuestran que los objetivos de la inmigración no siempre se satisficieron. Buena muestra de ello es la segregación socioespacial que encarnaban algunos barrios de las grandes ciudades industriales, y que tanto inquietaron a los reformadores sociales de la época. La bibliografía —procedente de la geografía urbana, de la sociología, del urbanismo y por supuesto de la historia social y económica— que se ha ido acumulando sobre este tema es ya inabarcable ²⁴.

Este tipo de controversias nos lleva, inevitablemente, a la cuestión, todavía polémica, del nivel de vida. La historiografía alemana ha sido muy receptiva al debate que se estableció entre los historiadores anglosajones sobre este punto. ¿Significó la industrialización una mejora en el bienestar de los grupos y de los individuos? Los datos sobre ingresos reales, consumo de alimentos, vivienda y esperanza de vida que se han recogido hasta hoy son significativos ²⁵. Parece indiscutible que durante el *Kaiserreich* el nivel medio de vida subió considerablemente para la mayor parte de la población. Menos clara es la cuestión de qué grupos sociales, profesionales, mejoraron más. Pues lo que crecieron, al mismo tiempo, fueron las diferencias dentro de la sociedad activa, en las grandes ciudades fundamentalmente, y tal como apuntaron, con preocupación, los socialistas «de cátedra» o los reformadores de la Escuela Histórica. El empobrecimiento fue, entonces, más relativo que absoluto.

3. EL ZOLLVEREIN Y LA UNIDAD ECONOMICA DE ALEMANIA

La creación de la unión aduanera es uno de los temas más estudiados por la historia económica y política de Alemania desde el siglo pasado. Y ha sido asimismo uno de los puntos sobre los que ha existido un mayor acuerdo entre

²³ Tilly (1980b).

²⁴ V. la contribución de Fritzsche al volumen de Teuteberg (1985), así como la bibliografía de Reulecke (1985).

²⁵ La obra monumental de Kuczynski (1960-1966) sigue siendo una referencia obligada. Más recientes, sobre salarios: Wiegand (1981); sobre condiciones de vida: Niethammer & Bruggemeier (1976), y sobre vivienda: Conze & Engelhardt (1981).

los más diferentes autores ²⁶. La visión tradicional nos dice que la creación del *Zollverein* hizo posible la formación del mercado interior y aceleró el crecimiento económico de los territorios alemanes. Al facilitar los intercambios dentro de las fronteras de la asociación, sirvió además para reforzar el dualismo económico alemán, la existencia de unas regiones —orientales— predominantemente agrarias y otras regiones —occidentales— más industrializadas. Las implicaciones del *Zollverein* para el comercio internacional fueron también notables. El crecimiento acelerado que pudieron experimentar desde 1833 las economías alemanas transformó radicalmente la estructura del comercio exterior, que se liberó, gracias al «proteccionismo selectivo» y a la «sustitución de importaciones», de la dependencia de Inglaterra. Por último, la unión aduanera de 1833 se ha convertido en un modelo atractivo de unificación económica previa a la integración política, que ha inspirado tanto a teóricos de la economía como a artífices de la unidad europea ²⁷. Todos estos argumentos de la historiografía tradicional indican que el *Zollverein*, si no un instrumento de la industrialización, sí fue al menos una razón importante de la modernización económica del futuro imperio alemán.

Las investigaciones más recientes, sin embargo, tienden a cuestionar esos efectos drásticos de la unión aduanera, y critican, sobre todo, la visión retrospectiva que la relaciona casi automáticamente con la industrialización y la unificación política de la «pequeña Alemania», y que entiende el *Zollverein* como un conjunto de medidas políticas —vinculadas a la política de poder y a la diplomacia prusianas— con consecuencias económicas. Ni la industrialización se vio tan acelerada por la creación del *Zollverein* ²⁸; ni las relaciones comerciales con Inglaterra habían tenido hasta entonces unas consecuencias tan negativas para la economía alemana ²⁹; ni debe situarse el inicio de la industrialización necesariamente en 1834 ³⁰.

De los esfuerzos recientes por aclarar la relación entre *Zollverein* e industrialización hay que destacar el estudio econométrico de Dumke, donde tratan de determinarse las ganancias estáticas y dinámicas de esta institución ³¹. Dumke ha calculado los beneficios económicos de la unificación aduanera durante

²⁶ Entre los clásicos: List (1844), p. 112; Schmoller (1919), p. 704, y Lütge (1966), p. 467. Una visión marxista: Mottek (1964), pp. 56 ss. Entre los estudios específicos debe citarse a Berding (1978), pp. 225-237.

²⁷ V. Bolassa (1975), pp. 113-115; Henderson (1981), pp. 491-507.

²⁸ Pollard (1973), pp. 636-648.

²⁹ Tilly (1980a), pp. 197-206.

³⁰ Tilly (1990), pp. 47-59.

³¹ En Dumke (1977); Dumke (1981), pp. 241-273, y Dumke (1984), pp. 71-101, se analizan las principales teorías sobre la integración económica.

sus primeros ocho años de vida (1834-1842). Los datos sobre volumen y estructura comercial del *Zollverein* —ingresos por aduanas, producción, inversiones netas y producto social de cada uno de los Estados miembros— le han servido como base de trabajo. La interpretación tradicional nos dice que los grandes beneficiarios de la unión fueron los territorios más potentes económicamente, esto es, los más septentrionales, ya que los términos de intercambio les favorecían. El análisis de Dumke, sin embargo, demuestra que las ventajas «estáticas» fueron sobre todo para los estados del sur, que en 1842 habían mejorado su situación respecto al resto de los estados, pero que los beneficios no superaron el 1 % de las rentas de estos estados en 1837.

La historiografía tradicional ha ensalzado asimismo las ganancias «dinámicas» del *Zollverein*. Estas se materializaron fundamentalmente en nuevas plantas industriales y en una mecanización intensiva en los estados de Prusia y Sajonia y en la rápida transformación de Alemania del sur en un centro textil del algodón ³². La suma de las ganancias estáticas y dinámicas en Alemania del sur puede ofrecer un cuadro positivo, y de hecho pudo contribuir a que allí mejorara la renta real. Pero incluso esto no es nada decisivo. Tampoco los nuevos estudios regionales que están apareciendo sobre los inicios de la industrialización en los territorios «nuevos» permiten atribuir a la unión aduanera, capitaneada por Prusia, los motivos o el impulso modernizador ³³.

El capítulo de los beneficios políticos y fiscales de la unión aduanera, tan infravalorados por los estudios tradicionales, es el más revelador, y en él se enmarca la otra aportación importante de Dumke. Para las haciendas de los estados miembros, los beneficios fueron innegables. El control del comercio internacional resultó ser una fuente de ingresos para los gobiernos, que habían quedado en una precaria situación después de las guerras napoleónicas y del Congreso de Viena. La evidencia empírica que aporta Dumke revela beneficios importantes para todos ³⁴. Este hecho nos da una idea de la importancia que el *Zollverein* tuvo para estabilizar la política interior de los estados más liberales. Pues los ingresos aduaneros se distribuían equitativamente (por número de habitantes) entre los gobiernos de los territorios, que no tenían que someter sus presupuestos al control parlamentario. En este sentido, la unión aduanera sirvió para sanear las Haciendas de los estados y para reforzar la política estamentalista que, contra las corrientes liberales, defendían con fiereza las élites de los estados fuertes. Lo que se creó fue un espacio político más ho-

³² Sobre la industria algodonera: Kirchhain (1977).

³³ Por ejemplo: Megerle (1982) sobre Württemberg, y Hahn (1982) sobre Hesse.

³⁴ Dumke (1984), pp. 93-101.

mogéneo. De modo que la constitución del espacio económico —podría concluirse— vino por añadidura.

La industrialización alemana no puede pues interpretarse como un resultado de la creación de una unidad aduanera. El *Zollverein* fue una decisión de consecuencias eminentemente políticas, aunque también influyera sobre la consolidación de un mercado interior, la especialización regional y la unificación monetaria ³⁵. Esto pone en tela de juicio la ley histórica que en su día formulara Schmoller, y según la cual la integración económica de un país debe preceder a la integración política.

4. EL FERROCARRIL COMO MOTOR DEL CRECIMIENTO

Si el *Zollverein* hizo posible la unidad económica de Alemania, el ferrocarril la hizo realidad. La construcción del ferrocarril desde mediados de los años treinta, en efecto, coincidió con el «despegue» de la economía germana, especialmente de la prusiana. Las inversiones en este sector, entre 1830 y 1870, llegaron a constituir entre un 60 y un 70 % de todo el sector industrial. Tras la depresión de los años setenta, la participación del ferrocarril en el total de las inversiones siguió siendo muy notable, de modo que entre 1900 y 1913 todavía suponía un 8 % ³⁶.

Los estudiosos del crecimiento no han dudado en atribuir a este sector líder los éxitos económicos del siglo pasado. Partiendo de los datos de Hoffmann sobre el crecimiento desde 1850 del PNB, sensible ya entonces a los efectos «hacia delante» y «hacia atrás» de la construcción de la red viaria sobre todo el sector industrial, la bibliografía tradicional ha insistido en dos puntos. El primero se refiere al desarrollo de la industria pesada alemana al socaire del ferrocarril ³⁷. El segundo punto afecta a la financiación de lo que fue la obra más costosa del siglo. No sólo en Prusia, sino también en otros estados, el gobierno fue el primer inversor ferroviario, confirmando así el papel clave que el Estado desempeña en la economía del «recién llegado» ³⁸.

Esta visión tradicional ha sido cuestionada por uno de los representantes

³⁵ Holtfrerich (1989). Esta experiencia histórica confirmaría más el principio del *optimal jurisdiction* que el modelo de la unificación, de acuerdo con la teoría del cambio institucional formulada por North & Thomas (1973).

³⁶ Kiesewetter (1989), pp. 248 ss.

³⁷ De acuerdo con lo cual los ferrocarriles consumieron la mitad de la producción alemana de hierro y una tercera parte del carbón del Ruhr.

³⁸ Llegando a suministrar el 75% del capital. Sobre este punto: Lee (1988), pp. 351-352.

alemanes de la Nueva Historia Económica, Fremdling³⁹, así como por las investigaciones de Holtfreich, autor de un estudio muy completo sobre la industria pesada⁴⁰. De estos trabajos se puede concluir que, efectivamente, tanto ésta como el ferrocarril fueron los sectores líderes de la industrialización alemana. Pero —y esta es la primera conclusión importante de Fremdling— aunque las inversiones ferroviarias alentaron indudablemente el desarrollo de las industrias nacionales del carbón y del hierro, sería un error atribuirles la responsabilidad del crecimiento económico general. El ferrocarril respondió a la demanda de un medio de transporte barato que ya existía en Alemania y que los canales —la alternativa más importante— no pudieron satisfacer. Esto pone de manifiesto una vez más que la economía germana ya entonces, y a pesar de su atraso relativo, era capaz de generar una demanda tan importante como la del transporte ferroviario.

Esto nos lleva a la segunda conclusión relevante del estudio de Fremdling, a saber, que el ferrocarril, al construirse como solución a la necesidad de transportar mercancías voluminosas con un menor coste, fue desde el principio un negocio prometedor. De modo que no hubo necesidad de que los Estados corrieran con los gastos, y con el riesgo, de una empresa que requería una gran cantidad de capital y cuyos beneficios eran todavía inciertos. Y tampoco hubo que animar a los inversores privados a participar en tan monumental empresa. Al contrario. El análisis de las inversiones revela que, incluso en aquellos Estados donde se optó por una financiación plenamente pública de las obras, la intervención estatal fue más desalentadora que impulsora de las inversiones⁴¹. Y es que los Estados temían que el ferrocarril causara más «trade diversion» que «trade creation» en el marco de una economía fragmentada en 39 regiones, de modo que fueron más bien reticentes a la hora de conceder permisos para construir líneas que cruzaran fronteras entre distintos Estados⁴².

5. EL CAPITALISMO ORGANIZADO

Entre 1870 y 1914, Alemania alcanzó a los pioneros de la industrialización y se consolidó como Estado industrial. Las transformaciones que comportaron

³⁹ Fremdling (1975); Fremdling (1981), pp. 192-217; Fremdling (1983), pp. 121-147, y Fremdling (1985), pp. 120-133.

⁴⁰ Holtfreich (1973).

⁴¹ Fremdling (1983), pp. 139-140.

⁴² Otra aportación importante de Fremdling se refiere a las relaciones que existieron entre ferrocarril e industria pesada. De acuerdo con este autor, Alemania sería el único país europeo —con la excepción de Rusia— donde el ferrocarril fue el motor de la industrialización.

este proceso fueron tan importantes como el establecimiento de una política proteccionista, la formación de grandes concentraciones industriales y financieras, la organización de los intereses económicos, el creciente intervencionismo del Estado, la creación de burocracias industriales o la conversión de la investigación científica y técnica en un factor de producción. Esto acabó constituyendo lo que muchos teóricos e historiadores han llamado «capitalismo organizado»⁴³.

Algunos autores han interpretado este conjunto de características como una reacción al relativo atraso de la economía alemana. Según esta visión, los agentes económicos de este país, a falta de un mercado verdaderamente desarrollado, tuvieron que explotar las oportunidades tecnológicas y económicas que se percibían fuera para sobrevivir frente a la competencia internacional. Gracias a la integración funcional, a la diversificación de las empresas, y al apoyo del Estado, la modernización técnica y organizativa de Alemania fue a partir de entonces mucho más rápida que la de los demás países europeos, y de hecho sólo comparable a la de Japón⁴⁴. Tratando de hacer una interpretación más global de la maduración del capitalismo alemán, otros autores no han dudado en hacer del «capitalismo organizado» un paradigma para designar las relaciones que se establecieron entre la economía, la sociedad y la política alemanas en la época del *Kaiserreich* y que perdurarían hasta el hundimiento de la República de Weimar⁴⁵. Un número considerable de investigadores de la antigua República Democrática, por último, han preferido hablar de «capitalismo monopolista de Estado» para describir la evolución de la sociedad industrial en la época del *Kaiserreich*⁴⁶.

Las investigaciones más recientes, sin embargo, están modificando esta visión, clásica, del fenómeno. La cartelización, por ejemplo⁴⁷. En efecto, el estudio de los 250 primeros cárteles de comienzos de siglo, así como el análisis de

⁴³ Winckler (1974). Dentro de esta obra hay que destacar las contribuciones de Winckler, Wehler, Puhle y Mayer. El debate entre algunos de ellos ha continuado hasta finales de los años ochenta.

⁴⁴ El autor más representativo de esta tendencia es Kocka, que ha estudiado el caso alemán en una perspectiva comparada de la administración económica capitalista. Kocka (1980), pp. 77-116.

⁴⁵ Fundamentalmente Wehler, autor de un estudio clásico sobre la época guillermina y de un ambicioso proyecto sobre la «historia de la sociedad alemana» desde 1700. Representante de la corriente histórica «crítica» de la antigua Alemania occidental, Wehler ha tomado el concepto de Hilferding, quien vio en el poder creciente de la banca y del sector público «el germen de una transformación del capitalismo anárquico en un orden capitalista organizado». Wehler (1973 y 1987).

⁴⁶ La corriente del *Stamokap* contempla el Estado como instrumento de dominio de los grupos sociales más poderosos. V. Nussbaum (1981), pp. 324-354.

⁴⁷ Fremdling & Kregel (1985), pp. 25-36.

la polémica que esta forma de organización económica suscitó en su día, indican que la lucha por conquistar posiciones en el mercado seguía adelante, atenuando y modificando formas de competencia, pero en ningún caso eliminándola. De acuerdo con esto, es una cuestión abierta si los cárteles «frenaron» —ya que no impidieron— más bien el proceso de concentración de la industria germana antes de 1914.

También sobre el cómo y el porqué de la concentración están apareciendo estudios nuevos que relativizan la importancia, y sobre todo las consecuencias políticas, del peculiar capitalismo alemán ⁴⁸. El alto grado de concentración alcanzado por la economía guillermina sigue siendo muy notable a la luz de la comparación internacional, y se explica fundamentalmente por la difusión de la sociedad anónima. Actualmente hay dos explicaciones para este fenómeno. La primera de ellas se basa en el papel de la gran banca y en el tipo de financiación que hizo posible el desarrollo industrial. El crecimiento de las grandes empresas dependió de las posibilidades de financiación. El sistema financiero alemán, cuyas condiciones institucionales —dominadas por el *Reichsbank*— se conocen muy bien, estaba basado en las conexiones entre la gran banca y la gran empresa. La financiación de la industrialización fue posible, entonces, porque los grandes bancos respaldaron las inversiones más arriesgadas y las reestructuraciones más costosas. Como los propios bancos siguieron una política de diversificación, pudieron ofrecer a sus clientes soluciones distintas y menos arriesgadas ⁴⁹.

Gracias a la investigación de los últimos años, esta interpretación se está matizando. Conviene recordar, por ejemplo, que, pese al protagonismo de los grandes bancos, éstos sólo financiaban el 15 o 20 % de la economía, y que había en Alemania otros bancos y otras instituciones de crédito, como las cajas de ahorros, los bancos hipotecarios y las cooperativas de crédito, que de hecho fueron cubriendo aquellos campos que los grandes bancos ignoraban o rechazaban ⁵⁰. Algunos de estos campos de inversión fueron las nuevas industrias, los servicios públicos y el sistema de transporte de los municipios y la construcción de viviendas. Por otra parte, la mejora del nivel de vida fortaleció el papel económico de las clases medias en el *Kaiserreich*, cuyos ahorros, cada vez mayores, se dirigían precisamente a estas entidades aparentemente más

⁴⁸ Pohl (1988).

⁴⁹ Los grandes bancos, que habían propiciado la legislación de 1870, participaron tanto del *boom* fundacional como de la crisis que siguió a éste. Las enseñanzas de este naufragio fueron, al menos, tres: la conveniencia de fusiones o absorciones, el peligro de los negocios especulativos y la necesidad de seguir desde los consejos de administración la gestión de las empresas industriales que se financiaran. V. Kindleberger (1988), pp. 159-176.

⁵⁰ Tilly (1990), pp. 94-95.

modestas. A finales de la época guillermina, la industria había adquirido una mayor independencia respecto a la banca. Muchas empresas supieron beneficiarse de la competencia que existía entre los diferentes bancos, y que reducía los costes de la financiación. Por otra parte, un número cada vez mayor de empresas empezaron a practicar, con éxito, la autofinanciación. Todo ello pone en tela de juicio las aseveraciones que Hilferding hacía en su descripción de la vida y la estrategia política de la Alemania del *Kaiserreich*.

Otra explicación que suele ofrecerse actualmente a ese proceso de concentración industrial que tuvo lugar en Alemania desde 1870 se fija en el tipo de dirección y de organización empresarial que impuso el propio progreso técnico ⁵¹.

Queda por analizar una última característica del capitalismo organizado: la creciente intervención del Estado ⁵². Este factor entusiasma hoy cada vez menos a los estudiosos del crecimiento, los cuales restan importancia al papel que el Estado desempeñó en la industrialización alemana, a través de la política aduanera y fiscal, promoviendo inversiones industriales y de infraestructura o ampliando sus competencias en materia de política social. La visión, hegeliana, de un Estado omnipresente tiene pues una acogida cada día más desfavorable en la historia económica, aunque cuente con algunos representantes notables ⁵³. Por el contrario, los historiadores políticos y sociales siguen estudiando, con instrumentos y enfoques nuevos, la génesis y las particularidades del Estado social alemán. La obra, recientemente aparecida, de G. Ritter sobre el Estado social en Europa es sin duda una de las mejores manifestaciones de la voluntad parcialmente desmitificadora de los historiadores contemporáneos ⁵⁴.

6. BURGUESES Y EMPRESARIOS

La singularidad de Alemania en el contexto histórico europeo tenía que reflejarse, necesariamente, en el grupo social que protagonizó el siglo del libe-

⁵¹ Según algunos autores, la razón principal de la concentración fue la disposición de las empresas mayores a «movilizar el conocimiento científico y técnico como un factor de producción». Muchas de estas investigaciones se enmarcan en el proyecto internacional que Chandler y Daems dirigen sobre la génesis del capitalismo de gestión, y cuyos primeros resultados pueden encontrarse en: Chandler & Daems (1980). En Alemania el pionero en este enfoque es Kocka (1975).

⁵² Sobre el Estado, si bien desde una perspectiva regional, v. el artículo historiográfico de Lee (1988).

⁵³ Kiesewetter (1989) es uno de los representantes más significativos de este enfoque «hegeliano», mientras Tilly (1990) es un claro exponente de la visión «antiestatalista» del desarrollo económico alemán.

⁵⁴ Ritter (1986 y 1989a).

ralismo, la burguesía, y en los agentes del capitalismo industrial, los empresarios. Los historiadores sociales formularon hace tiempo la tesis de la «feudalización de la burguesía», o del «empresariado feudal»⁵⁵. De acuerdo con ésta, la burguesía alemana, tras el fracaso de la revolución de 1848 y del triunfo de las élites tradicionales en la fundación del Imperio, abandonó su misión histórica de democratizar la política alemana, aceptó la hegemonía política y social de la aristocracia y no tardó en entrar a formar parte de un «cártel político» decididamente antiparlamentario. Esta alianza entre la burguesía y la nobleza diferenciaría a Alemania de los demás países de Europa occidental hasta 1914, o, en realidad, hasta 1939. Las consecuencias políticas de la colaboración entre grandes industriales y terratenientes se harían sentir hasta 1945.

El concepto fue aplicado por primera vez al estudio económico de las élites en una obra de Zunckel sobre el empresariado prusiano en el *Kaiserreich*⁵⁶. En el estudio de Zunckel, como en toda la investigación tradicional, se definía al empresario como motor del desarrollo económico, pero, a diferencia de aquélla, describía el origen, la trayectoria, la mentalidad, el estilo de vida, las relaciones con otros grupos sociales y su actitud frente al Estado y a la política. La conclusión principal del estudio era que los empresarios del *Vormärz* habían compartido los valores y el estilo de vida de las clases medias, pero que, después de la fundación del Imperio, los líderes económicos se habían asimilado a las ideas y a los hábitos de la nobleza, se habían «feudalizado». A pesar de las críticas, formales y de fondo, que ha sufrido esta obra, sigue siendo de referencia obligada para los investigadores actuales.

Desde principios de los años setenta se advierte un esfuerzo cuantitativo por parte de los historiadores de la empresa y de los empresarios. La apertura de los archivos estatales ha facilitado la tarea, y los estudios, preferentemente regionales y enmarcados en la época guillermina, han proliferado. Las investigaciones de Stahl, Kaelble, Henning, Pierenkaemper y Teuteberg han reconstruido la historia social del empresariado en los sectores más importantes (textil, minería y acero) y en las zonas más industrializadas (Westfalia, Prusia, Berlín y Sajonia)⁵⁷. El modelo de la feudalización suponía precisamente aquí los comportamientos más aristocratizantes, pero todos esos autores, que trataban de responder más o menos directamente a la hipótesis de Zunckel, coincidieron en señalar que «sus» empresarios habían seguido las pautas del modelo burgués europeo. Sólo en las capas más altas podían detectarse indicios de feudalización.

⁵⁵ Una exposición y una crítica de la misma en: Kaelble (1985b), pp. 149-171.

⁵⁶ Zunckel (1962 y 1970).

⁵⁷ Stahl (1970), Kaelble (1972), Henning (1978), Pierenkaemper (1979), Teuteberg (1980).

La investigación más reciente ha sido claramente receptiva al tan celebrado libro de Arno Mayer sobre «la persistencia del Antiguo Régimen en Europa»⁵⁸. Esta obra ha estimulado la investigación empresarial, que se ha centrado en el análisis de material cuantitativo y cualitativo sobre las estrategias matrimoniales de los industriales, la elección profesional de sus descendientes, la formación y administración de su patrimonio y su forma de vida e ideales. Un buen ejemplo de esta tendencia es el estudio de Augustine sobre los millonarios berlineses en el *Kaiserreich*⁵⁹. La principal conclusión de esta autora es que la aristocratización sólo afectó a un grupo reducido, aunque muy visible, de los empresarios, muchos de los cuales fueron ennoblecidos después de 1870. El nuevo conservadurismo social de la burguesía, así como su lealtad al Estado, condujo sólo raramente a una asimilación con la nobleza. El estilo de vida, nuevo, de la alta burguesía, que incorporaba elementos de la élite tradicional, era un indicador de su ascenso social, pero no cuestionaba su ocupación profesional. En realidad, la característica principal de los industriales berlineses durante esta época de éxito económico fue su fuerte compromiso con el capitalismo y su igualmente fuerte sentido de identidad.

Tanto las dificultades empíricas como las debilidades más manifiestas del modelo aristocrático están abriendo paso a nuevos enfoques y planteamiento, cuyas conclusiones más importantes merece la pena apuntar. El acercamiento —por la vía de la imitación— de la gran burguesía industrial a la nobleza, en primer lugar, no fue tan importante como su distanciamiento, voluntario, de otros grupos de la burguesía, como los altos funcionarios, las profesiones liberales, los profesores, sacerdotes y pastores y los comerciantes. En su afán por segregarse de las clases medias, los industriales no se adhirieron personal o culturalmente con la aristocracia⁶⁰. En segundo lugar, donde realmente se detectan diferencias significativas entre los empresarios alemanes y sus homólogos europeos es en el poder económico. La formación de grandes empresas en Alemania es lo que más alejó a los empresarios de la burguesía. Pues poco tenían que ver con los industriales de la primera ola, ligados todavía a la estructura productiva artesanal y rural, y con muy pocas posibilidades de hacer

⁵⁸ Mayer (1981). La idea que recorre esta obra es que en todos los países de Europa, después y a pesar de las revoluciones liberales, el «feudalismo» siguió manifestándose en las instituciones, ideas, grupos e individuos, y que la burguesía industrial iba a ser un factor fundamental de continuidad del Antiguo Régimen.

⁵⁹ Augustine (1991) incluye una impresionante información biográfica y cuantitativa.

⁶⁰ Este tema ha sido estudiado exhaustivamente por un equipo internacional e interdisciplinario bajo la dirección de Kocka. El objetivo de la investigación fue estudiar la aplicación histórica de los conceptos *Bürger* y *Bürgerlichkeit* (que significan tanto «burgués» como «ciudadano» y «civil»). Kocka (1987).

notar su influencia política o social más allá de su comarca o provincia. Con la emergencia de las grandes empresas y de los grandes empresarios a finales del siglo pasado se iba a abrir un abismo en el seno de la burguesía que no tiene paralelo ni en Inglaterra ni en Francia ⁶¹.

También la actitud de los grandes empresarios frente al Estado está siendo reinterpretada. La política oficial de títulos que se puso en marcha después de 1848 se ha entendido tradicionalmente como un reconocimiento, o una recompensa, al éxito y a los méritos económicos de los empresarios, los cuales, aceptándolos, aseguraban cierto respaldo financiero y político a los gobiernos. La investigación actual tiende a ver en el comportamiento de la alta burguesía económica más bien una reacción a la disciplina que quería imponérseles desde el Estado, premiando o ignorando su rendimiento por medio de títulos nobiliarios, cargos, medallas, órdenes, que muchos empresarios no quisieron aceptar ⁶².

CONCLUSIONES Y PERSPECTIVAS

El trabajo de quince años de los historiadores de la sociedad y de la economía alemanas, desde perspectivas renovadoras y a la luz de nuevos conceptos, ha contribuido a incrementar y transformar nuestros conocimientos sobre el proceso de industrialización de Alemania.

Las aportaciones más recientes que se han hecho sobre seis temas fundamentales de la modernización económica indican que los enfoques comparativo y regional son los que más están cuestionando ideas muy arraigadas en la historiografía tradicional. La industrialización alemana no fue ni tan veloz ni tan singular como se ha venido afirmando; ni el *Zollverein* ni el ferrocarril determinaron la creación del mercado interior; el papel del Estado no fue tan crucial como se ha pensado; y la burguesía y el empresariado no fueron —en el contexto europeo— tan singulares. Aun así, gran parte de la investigación sigue girando en torno a estos «mitos».

Al mismo tiempo, el tratamiento que han experimentado esos seis temas permite creer que en la investigación reciente ha faltado un enfoque único. Pese a la tradicional afición de la comunidad científica alemana a los modelos, ni el paradigma del crecimiento, ni tesis como las del atraso económico o el *Son-*

⁶¹ Una comparación sugerente en: Kaelble (1985), pp. 159-163.

⁶² Schuman (1990), por ejemplo, llega a la conclusión de que, para el empresariado bávaro, fue más importante el acercamiento al Estado (tesis de la burocratización) que la imitación de la aristocracia (tesis de la aristocratización).

derweg han logrado unificar las últimas tendencias. En comparación con períodos anteriores, los historiadores actuales han dado muestras de una gran apertura frente a corrientes foráneas, y el empuje de la nueva historia institucional, más afín a la tradición de la Escuela Histórica, puede acercarlos aún más a las corrientes dominantes en la historiografía mundial.

La reciente reunificación de Alemania, por otra parte, hace prever una revitalización de los enfoques políticos, así como una concentración en los estudios del período de la segunda postguerra, probablemente bajo el prisma de las comparaciones entre los crecimientos occidental y oriental. La integración de los autores de los dos antiguos países, la apertura de archivos y el desarrollo económico de los próximos años animarán sin duda el espíritu introspectivo de los historiadores, que puede llevar a la creación, o a la persistencia, de mitos en torno al problema de la modernización antes y después de las guerras mundiales. Esperemos que nada de esto aleje de nuevo a la historiografía alemana de la comunidad internacional.

BIBLIOGRAFIA

- AUGUSTINE, D. (1991): *Die wilhelminische Wirtschaftselite: Sozialverhalten, Soziales Selbstbewusstsein und Familie*, Berlin.
- BAIROCH, P. (1976): «Europés Gross National Product, 1800-1975», *Journal of European Economic History*, 5.
- BERDING, H. (1978): «Die Entstehung des deutschen Zollvereins als Problem historischer Forschung», en: *Vom Staat des Ancien Regime zum modernen Parteienstaat*, München.
- BOLASSA, B. (Ed.) (1975): *European Economic Integration*, Amsterdam.
- BORCHARDT, K. (1972): *Die industrielle Revolution*, München.
- CHANDLER, A., & DAEMS, H. (1980): *Managerial Hierarchies*, Cambridge, Mass.
- CONZE, W., & ENGELHARDT, U. (Eds.) (1981): *Arbeiterexistenz im 19. Jahrhundert*, Stuttgart.
- DUMKE, R. (1977): *The Political Economy of German Economic Integration*, Madison.
- (1981): «Die wirtschaftliche Folgen des Zollvereins», en: Abelshausen & Petzina, pp. 241-273.
- (1984): «Der deutsche Zollverein als Modell ökonomischer Integration», *Geschichte und Gesellschaft*, 10.
- (1988): *Economic Inequality and Industrialization in Germany, 1850-1913*, Münster.
- FISCHER, W. (Ed.) (1985): *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, 5, Stuttgart.
- FREMDLING, R. (1975): *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879*, Dortmund.
- (1981): «Eisenbahn und deutsches Wirtschaftswachstum: Führungssektoranalyse

- mit einem Vergleich zu den Vereinigten Staaten und England», en: Abelshausen & Petzina, pp. 192-217.
- (1983): *Railways and the Economic Development of Western Europe 1830-1914: Germany*, Oxford.
- (1985): «Industrialisierung und Eisenbahn», *Zug der Zeit - Zeit der Züge*, pp. 120-133.
- & KRENGEL, J. (1985): «Kartelle und ihre volks- bzw. einzelwirtschaftliche Bedeutung bis 1914», en: *Kartelle und Kartelgesetzgebung in Praxis und Rechtsprechung vom 19. Jhrt. bis zur Gegenwart*, pp. 25-36.
- HAHN, H. W. (1982): *Wirtschaftliche Integration im 19. Jahrhundert*, Göttingen.
- HANDKE, H. (1989): «Sozialgeschichte - Stand und Entwicklung in der DDR», en: Kocka, J. (Ed.), *Sozialgeschichte im internationalen Überblick*, Darmstadt, pp. 89-108.
- HARNISCH, H. (1979): «Bevölkerungsgeschichtliche Probleme der Industriellen Revolution in Deutschland», en: Lärmer (Ed.): *Studien zur Geschichte der Produktivkräfte Deutschlands zur Zeit der Industriellen Revolution*, Berlin.
- HAUSEN, K. (1975): «Familie als Gegenstand historischer Sozialwissenschaft», *Geschichte und Gesellschaft*, 1.
- HENDERSON, W. O. (1981): «The German Zollverein and the European Community», *Zeitschrift für Gesamte Staatswissenschaften*, 137.
- HENNING, F.-W. (1973): *Die Industrialisierung in Deutschland. 1800 bis 1985*, Paderborn.
- (1978): «Soziale Verflechtung der Unternehmer in Westfalen 1860-1914», *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, 23.
- HOFFMANN, W. (1965): *Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*, Berlin-Heidelberg.
- HOLTFREIRICH, C.-L. (1973): *Quantitative Wirtschaftsgeschichte des Ruhrkohenbergbaus im 19. Jahrhundert*, Dortmund.
- (1982): «The Growth of Net Domestic product in Germany 1850-1913», en: Fremdling & O'Brien (Eds.): *Productivity in the Economies of Europe in the 19th and 20th Centuries*, Stuttgart.
- HOLTFREIRICH, C.-L. (1989): «The Monetary Unification Process in 19th Century Germany», en: Cecco, M. de & Giovanni, A. (eds): *Monetary Regimes and Monetary Institutions. Issues and Perspectives in Europe*, Cambridge.
- IMHOFF, A. (1988): *Die Lebenszeit. Vom aufgeschobenen Tod und von der Kunst des Lebens*, München.
- KAELBLE, H. (1972): *Berliner Unternehmer in der frühen Industrialisierung*, Berlin.
- (1983): *Sozialer Mobilität und Chancengleichheit im 19. und 20. Jahrhundert*, Göttingen.
- (1985a): «Der Mythos der rapiden Industrialisierung in Deutschland», *Geschichte und Gesellschaft*, 9.
- (1985b): «Wir feudal waren die deutschen Unternehmer im Kaiserreich? Ein Zwischenbericht», en: Tilly (ed.): *Beiträge zur quantitativen und vergleichenden Unternehmensgeschichte*, Stuttgart, pp. 149-171.
- (1987): *Auf dem Weg zu einer europäischen Gesellschaft. Eine Sozialgeschichte Westeuropas 1800-1980*, München.
- KIESEWETTER, H. (1989): *Industrielle Revolution in Deutschland 1815-1914*, Frankfurt.
- KINDLEBERGER, Ch. (1988): *Historia financiera de Europa*, Barcelona.
- KIRCHHAIN, G. (1977): *Das Wachstum der deutschen Baumwollindustrie im 19. Jahrhundert*, New York.

- KOCKA, J. (1975): *Unternehmer in der deutschen Industrialisierung*, Göttingen.
- (1980): «The Rise of the Modern Industrial Enterprise in Germany», en: Chandler & Daems, pp. 77-116.
- (ed.) (1987): *Bürger und Bürgerlichkeit im 19. Jahrhundert*, Göttingen.
- (1988a): *Bürgertum im 19. Jahrhundert. Deutschland im europäischen Vergleich*, München.
- (1988b): «German History before Hitler: The Debate about the German Sonderweg», *Journal of Contemporary History*, 2.
- (ed.) (1989): *Sozialgeschichte im internationalen Überblick*, Darmstadt.
- KOELLMANN, W. (1974): *Bevölkerung in der Industriellen Revolution*, Göttingen.
- KRIEDTE et al. (1977): *Industrialisierung vor der Industrialisierung*, Göttingen. (Trad. esp. Barcelona, 1986.)
- KUCZYNSKI, J. (1960-1966): *Geschichte der Lage der Arbeiter unter dem Kapitalismus*, Berlin.
- LEE, C.-H. (1979): *British Regional Employment Statistics, 1841-1971*, London.
- (1988): «Economic Development and the state in nineteenth-century Germany», *Economic History Review*, XLI, 3.
- (ed.) (1991): *German Industry and German Industrialization. Essays in German Economic and Business History in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, London.
- LIST, F. (1844): *Das Nationale System der Politischen Ökonomie*, Stuttgart.
- LUETGE, F. (1966): *Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Berlin.
- MARSCHALK, P. (1984): *Bevölkerungsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert*, Frankfurt.
- MATZERATH, H. (1985): *Urbanisierung in Preussen 1815-1914*, Stuttgart.
- (1989): «Lokalgeschichte, Stadtgeschichte, historische Urbanisierungsforschung», *Geschichte und Gesellschaft*, 15.
- MAYER, A. (1981): *The Persistence of the Old Regime*, London.
- MEGERLE, K. (1982): *Württemberg im Industrialisierungsprozess Deutschlands*, Stuttgart.
- MOTTEK, H. (1964): *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands*, 2, Berlin.
- NIETHAMMER, L., & BRUGGENMEIER, F. (1976): «Wir wohnen Arbeiter im Kaiserreich», *Archiv für Sozialgeschichte*, 16.
- NORTH, D. C., & THOMAS, R. P. (1973): *The Rise of the Western World: A New Economic History*, Cambridge.
- NUSSBAUM, H. (1981): «Zum historischen Platz des Staatsmonopolistischen Kapitalismus», en: Abelshausen & Petzina, pp. 324-354.
- PIERENKAEMPER, T. (1979): *Die Westfälischen Schwerindustriellen 1852-1913*, Göttingen.
- POHL, H. (ed.) (1988): «The Concentration Process in the Entrepreneurial Economy since the late 19th Century», *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, 55.
- POLLARD, S. (1973): «Industrialization and the European Economy», *Economic History Review*, 26.
- REULECKE (1985): *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt.
- RIITER, G. (1986): «Entstehung und Entwicklung des Sozialstaates in vergleichender Perspektive», *Historische Zeitschrift*, 243, pp. 1-90.
- (1989a): *Der Sozialstaat. Entstehung und Entwicklung im internationalen Perspektive*, München. (Trad. esp. 1991.)
- (1989b): «Die neuere Sozialgeschichte in der Bundesrepublik Deutschlands», en: Kocka (ed.), *Sozialgeschichte im internationalen Überblick*, Darmstadt, pp. 19-88.
- SCHMOLLER, G. (1919): *Grundriss der Allgemeinen Volkswirtschaftslehre*, 2, München.

- SCHUMAN, D. (1989): *Bayerns Unternehmer in Gesellschaft und Staat, 1834-1914*, München.
- SOMBART, W. (1923): *Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert und im Anfang des 20. Jahrhunderts*, Berlin.
- SPREE, W. (1978): *Wachstumstrends und Konjunkturzyklen in der deutschen Wirtschaft von 1820 bis 1913*, Göttingen.
- STAHL, W. (1970): *Der Elitenkreislauf in der Unternehmerschaft*, Frankfurt.
- TEUTEBERG, H.-J. (1980): *Westfälische Textilunternehmer in der Industrialisierung*, Dortmund.
- (ed.) (1982): *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert*, Köln.
- (ed.) (1985): *Homo Habitans. Zur Sozialgeschichte des ländlichen und städtischen Wohnen in der Neuzeit*, Münster.
- TILLY, R. (1969): «Soll und Haben: Recent German Economic History and the Problem of Economic Development», *Journal of Economic History* XXIX.
- (1980a): «Los von England: Probleme des Nationalismus in der deutschen Wirtschaft», en: Tilly.
- (1980b): «Soll und Haben II», en: *Kapital, Staat und Sozialer Protest in der deutschen Industrialisierung*, Göttingen.
- (1988): «Una interpretación pluralista de la industrialización alemana», en: Landes et al., *La Revolución industrial*, Barcelona.
- (1990): *Vom Zollverein zum Industriestaat*, München.
- WAGENBLASS (1973): *Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie 1835 bis 1860*, Stuttgart.
- WEHLER, H.-J. (1970): *Das deutsche Kaiserreich, 181-1918*, Göttingen.
- (1973): *Geschichte und Ökonomie*, Göttingen.
- (1987): *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, München.
- WIEGAND, E. (1981): «Zur historischen Entwicklung der Löhne und Lebenshaltungskosten in Deutschland», *Historical Social Research*, 19.
- WINCKLER, H.-A. (1974): *Organisierter Kapitalismus*, Göttingen.
- ZORN (ed) (1976): *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, II, Stuttgart.
- ZUNCKEL, F. (1962): *Der Rheinisch-Westfälische Unternehmer 1834-1871*, Köln.
- (1970): «Industriebürgertum im Westdeutschland», en: Wehler (Ed.), Köln.