**Alma Guadalupe Palacios Hernández**

**Historia Universal Moderna y Contemporánea I**

**Unidad 4.** **El auge del capitalismo de libre competencia y presencia del movimiento obrero. Los nacionalismos (siglo XIX hasta 1873)**

**Aprendizaje 2: Caracteriza el capitalismo industrial de libre competencia y sus fundamentos ideológicos.**

Fecha de laboración

Julio, 2012

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Título del Objeto de Aprendizaje** | **Título para el índice** | **Código** |
| **Liberalismo económico** | **Introducción** | HU1u4oa02p01 |
| **Liberalismo económico** | HU1u4oa02p02 |
| **Adam Smith** | HU1u4oa02p03 |
| **Influencia de Smith** | HU1u4oa02p04 |
| **Ejercicio 1** | HU1u4oa02p05 |
| **Las barreras arancelarias** | HU1u4oa02p06 |
| **El proteccionismo** | HU1u4oa02p07 |
| **Ejercicio 2** | HU1u4oa02p08 |
| **Los medios de transporte** | HU1u4oa02p09 |
| **El ferrocarril** | HU1u4oa02p10 |
| **Ejercicio 3** | HU1u4oa02p11 |
| **Acitividad final** | HU1u4oa02p12 |
| **Bibliografía** | HU1u4oa02p13 |
| **Créditos** | HU1u4oa02p14 |
|  | |

**Palabras clave:** Liberalismo económico, Adam Smith, Barreras arancelarias, Proteccionismo económico, Expansión capitalista, Medios transporte siglo XIX, Ferrocarril, Burguesía.

**Descripción:** Con este material conocerás las caraterísticas del capitalismo industrial de libre competencia y sus fundamentos ideológicos.

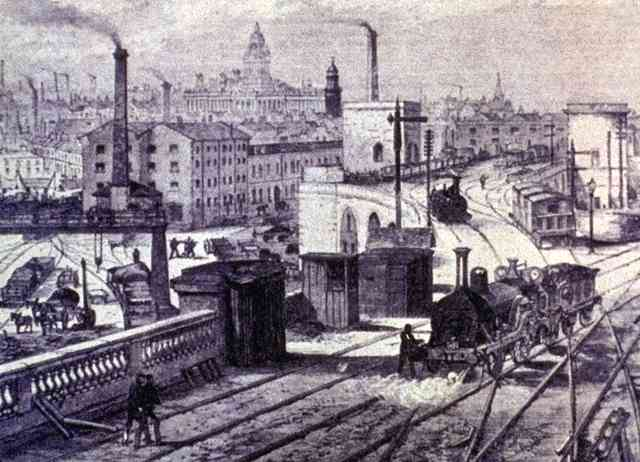
**PORTADA**

**Liberalismo económico**

Con este material conocerás las caraterísticas del capitalismo industrial de libre competencia y sus fundamentos ideológicos.

**Nota para Álvaro:** la idea general que debe dar esta portada es la de las nuevas costumbres burguesas que surgen en el s. XIX con el auge del capitalismo: como la de visitar los grandes almacenes. También debe haber elementos tecnológicos que favorecieron la expansión capitalista como el ferrocarril. Otra idea es la del ferrocarril dando la vuelta al globo terráqueo. Las grandes construcciones daban una idea de progreso, por eso los almancenes y los edificios de las exposiciones mundiales son enormes y lujosos; en ese contexto surge el elevador, así que es como un ícomo de la época. Sugiero que te des ideas en las imágenes de la introducción y otras de este sitio (puedes darte más idea allí). Luego de que veas esas imágenes platicamos.

<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-211.htm>



<http://pensamiento318.blogspot.mx/2011/05/industrializacion-en-la-gran-bretana.html>

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Introducción** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p01 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Contenidos** | **Instrucciones** |
| **Introducción**  En el siglo XIX el mundo fue testigo de la consolidación política y económica de la burguesía. Las ideas liberales se fueron consolidando a la par que las relaciones capitalistas de producción lo hacían, proporcionando así el marco legal que sustentaría la libertad para que los individuos fueran propietarios privados, lo que respaldaba, a su vez, la relación entre el trabajador desposeído de los medios materiales para realizar su trabajo y la burguesía, dueña de dichos medios.  Tales relaciones se expandieron hacia distintas regiones del planeta a la vertiginosa velocidad del ferrocarril, símbolo del progreso decimonónico, ya fuera adoptando los avances de la revolución industrial o como consumidores de la masa de mercancías que llegaban a lejanas regiones. Al igual que sucedería en el aspecto político, los liberales elaboraron la crítica al orden económico existente, enfocándose particularmente a las limitaciones del libre comercio. A esta teoría se le conoció como liberalismo económico cuyos principios siguen determinando, hasta la actualidad, la política económica de los países capitalistas.    *Gare Saint-Lazare*, Claude Monet, 1877  Los nuevos hábitos de la consolidada burguesía del siglo XIX fueron plasmados por el impresionismo, corriente artística que surge en el último cuarto de esta centuria y que marca un punto de partida en el arte contemporáneo.  Con este material conocerás las caraterísticas del capitalismo industrial de libre competencia y sus fundamentos ideológicos.    *Gare Saint-Lazare*, Claude Monet, 1877    ***Café de Montmartre***, Santiago Rusiñol, 1890    ***El almuerzo de los remeros,* Pierre Auguste Renoir, 1881**  File:Pierre-Auguste Renoir, Le Moulin de la Galette.jpg  *Le Moulin de la Galette*, **Pierre Auguste Renoir,** 1876 | **Slideshow**  Poner slideshow con las imágenes que se encuentran abajo. La leyenda que está en el cuadro aparece todo el tiempo, pero además se muestran el título, autor y año de cada pintura.  Imágenes para slideshow  **Imagen**  Gare Saint-Lazare, Claude Monet. Recuperado de http://arte.observatorio.info/2008/02/gare-saint-lazare-claude-monet-1877/ (julio, 2012).  **Imagen**  Café de Montmartre, Santiago Rusiñol. Recuperado de http://artecontemporaneoenvalencia.blogspot.mx/2010\_04\_01\_archive.html (julio, 2012).  **Imagen**  El almuerzo de los remeros, Pierre Auguste Renoir. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Auguste\_Renoir\_-\_Le\_D%C3%A9jeuner\_des\_canotiers.jpg?uselang=es(julio, 2012).  **Imagen**  Le Moulin de la Galette, Pierre Auguste Renoir. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pierre-Auguste\_Renoir,\_Le\_Moulin\_de\_la\_Galette.jpg?uselang=es (julio, 2012). |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Liberalismo económico** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p02 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Contenidos** | **Instrucciones** |
| **Liberalismo económico**  Según Norberto Bobbio\*, el liberalismo es la teoría que establece la limitación del Estado en dos aspectos: limites a su poder y límites en sus funciones. El combate al absolutismo concretó la lucha contra el poder que el monarca concentraba en sus manos. Por otra parte, también era necesario restringir sus funciones, es decir, reducir su intromisión en los asuntos de los ciudadanos y la economía era, justamente, uno de los aspectos más importantes de la vida de la sociedad.  En este sentido, el liberalismo económico es una doctrina que propone limitar la intervención del Estado en la vida económica de una nación asignándole la función de asegurar el mantenimiento del orden y la vigilancia del cumplimiento de la ley, garantías para el funcionamiento de toda sociedad.  Los seguidores de la propuesta presentaron diversos grados de radicalismo, desde los que pretendían reducir al mínimo la participación estatal, hasta los moderados, que consideraban necesaria su intervención en ciertos aspectos. Para entender en qué medida era novedosa la idea de los liberales, habrá que recordar que el mercantilismo había operado desde el siglo XVI, y que el Estado ejercía un amplio control en la economía, básicamente para hacerse de recursos para financiar, entre otros gastos, la guerra de conquista y de expansión colonial. La creación de impuestos, el monopolio sobre ciertos productos, como la sal, y actividades como la acuñación de moneda estaban bajo el control estatal. Además, para regular la producción y el comercio estableció medidas de protección (aranceles) a las manufacturas locales y fomentó el comercio exterior para obtener metales preciosos. | **Asterisco con hipertexto**  Bobbio. N. (1989). *Liberalismo y democracia*. México: FCE, p. 17. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Adam Smith** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p03 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Contenidos** | **Instrucciones** |
| **Adam Smith**  [AdamSmith.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AdamSmith.jpg)  Adam Smith (Escocia 1723-1790)  En el siglo XVIII se comenzó a criticar el protagonismo estatal. Fue Adam Smith (1723-1790), economista escocés, quien en su famosa obra *La riqueza de las naciones*, hizo grandes aportaciones teóricas de fundamental importancia para el desarrollo del capitalismo y la comprensión de su funcionamiento.  Su planteamiento principal fue la consideración de que la riqueza de una nación provenía del trabajo y no de la acumulación de metales preciosos, como sostenían los mercantilistas y tampoco exclusivamente de la agricultura, como planteaban los fisiócratas.  La idea del trabajo como fuente de la riqueza validó la importancia de la producción industrial, y por tanto, la de la clase social que la encabezaba: la burguesía. Como ya se ha mencionado, el liberalismo económico encontró apoyo en el principio constitucional de la propiedad como “derecho inalienable y sagrado”, precepto que daba a la burguesía el resguardo legal y natural de poseer los instrumentos de producción y contratar por un plazo a la fuerza de trabajo. Al respecto Adam Smith\* refiere:  “El prohibir a un pueblo que saque el máximo partido a su producción, o que invierta su capital y su trabajo en la forma que juzgue más conveniente, es una violación manifiesta de los derechos humanos más sagrados…”  Interesado por explicar en qué consiste la riqueza de una nación, encontró que el trabajo humano era su fuente de origen y afirmaba que la división del trabajo permitía el incremento de la producción y, por tanto, del desarrollo de las sociedades, pues en la medida en que los individuos obtuvieran más bienes que satisficieran sus necesidades, la sociedad podría ser más próspera. La división del trabajo había hecho posible que ciertas regiones se especializaran en determinada producción y que los excedentes generados pudieran ser comerciados por los de otra región incentivando el intercambio. Smith nos da un ejemplo por demás ilustrativo de lo trascendente de la división del trabajo, vayamos con él al siglo XVIII y observemos la fabricación de alfileres. Para ello da clic **aquí**.  Como acabas de leer, la división del trabajo consiste en hacer que la producción se incremente, ya que cuando muchas personas se dedican a algo específico, se hace más eficiente terminarlo y realizarlo masivamente. Con la división del trabajo se está en condiciones de intercambiar lo que sobra después de satisfacer las necesidades propias. De aquí se deriva la importancia que Smith atribuye al comercio y por eso concluye que éste debe realizarse en las mejores condiciones. Así, el sentido fundamental de su crítica estaba enfocado a promover el incremento del intercambio entre las naciones y eliminar las barreras arancelarias que el Estado había impuesto, evitando que el comercio se desarrollara libremente. Sigue leyendo lo que Smith propone haciendo clic en la imagen.  Smith cuestionó la idea mercantilista de que la restricción impuesta al comercio internacional garantizaba la posesión de metales preciosos y con ello la riqueza. Comprar mucho al exterior, decían los mercantilistas, empobrecía a la nación porque las compras se pagaban con oro y plata; en cambio, exportar grandes volúmenes la enriquecía porque aumentaba la cantidad de dichos metales.    *Una investigación sobre la naturaleza*  *y causas de la riqueza de las naciones,* 1776  En efecto, resulta importante poseer esos **metales** pero sólo porque ellos se intercambian por otras mercancías, es decir funcionan como **dinero**. En este sentido, analiza las verdaderas ventajas de la conquista de América, que según él no son las grandes cantidades de oro y plata que llegaron a Europa sino la ampliación del mercado. Descubre cómo lo enuncia Smith haciendo clic **aquí**.  Finalmente, llega al punto en el que justifica su propuesta de que el Estado debe evitar entrometerse en la vida económica de una nación ya que no debía interferir en el equilibrio natural que existe en una economía organizada en función de las necesidades e intereses de los productores. Es justamente en este punto en donde habla de la “mano invisible”, la conocida expresión que le ha hecho célebre, a la que se ha interpretado como las fuerzas del mercado que devuelven el equilibrio a la vida económica.  [File:Defehrt epinglier pl2.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/99/Defehrt_epinglier_pl2.jpg)  *Fábrica de alfileres. Lámina de L´Encyclopédie*  *Pero en la forma en que esta actividad es llevada a cabo actualmente no es sólo un oficio particular sino que ha sido dividido en un número de ramas, cada una de las cuales es por sí misma un oficio particular. Un hombre estira el alambre, otro lo endereza, un tercero lo corta, un cuarto lo afila, un quinto lo lima en un extremo para colocar la cabeza; el hacer la cabeza requiere dos o tres operaciones distintas; el colocarla es una tarea especial y otra el esmaltar los alfileres; hasta el empaquetarlos es por sí mismo un oficio; y así la producción de un alfiler se divide en hasta dieciocho operaciones diferentes […] He visto una pequeña fábrica de este tipo en la que sólo había diez hombres trabajando, y en la que consiguientemente algunos de ellos tenían a su cargo dos o tres operaciones. Y aunque eran muy pobres y carecían por tanto de la maquinaria adecuada, si se esforzaban podían llegar a fabricar entre todos unas doce libras de alfileres por día. En una libra hay más de cuatro mil alfileres de tamaño medio…”*  **Fuente:**Smith, A. (2011). *La riqueza de las naciones.* Madrid: Alianza Editorial*,* p. 34.  *Un trabajador no preparado para esta actividad (que la división del trabajo ha convertido en un quehacer específico), no familiarizado con el uso de la maquinaria empleada en ella [...], podrá quizás, con su máximo esfuerzo, hacer un alfiler al día, aunque ciertamente no podrá hacer veinte.*  *Así como la capacidad de intercambiar da lugar a la división del trabajo, así la profundidad de esta división debe estar siempre limitada por la extensión de esa capacidad, o en otras palabras por la extensión del mercado. Cuando el mercado es muy pequeño, ninguna persona tendrá el estímulo de dedicarse completamente a una sola ocupación, por falta de capacidad para intercambiar todo el excedente del producto de su propio trabajo, por encima de su consumo, por aquellas partes que necesita del producto del trabajo de otras personas.*  **Fuente:** Smith, A (2011) *La riqueza de las naciones.* Madrid: Alianza Editorial*,* p. 49.  [image%255B3%255D.png]    indios_oro_20080605klphishch_18_ies_sco  *Al abrir un nuevo e inagotable mercado para todas las mercancías de Europa dio lugar a nuevas divisiones del trabajo y progresos en las artes que jamás habrían tenido lugar en el estrecho círculo del antiguo comercio, por falta de un mercado que comprase la mayor parte de la producción. La capacidad productiva del trabajo mejoró, la producción aumentó en todos los países europeos y con ella el ingreso y la riqueza de sus habitantes…*  **Fuente:** Smith, A (2011) *La riqueza de las naciones.* Madrid: Alianza Editorial*,* p. 548.  *No ha sido gracias a la importación de oro y plata que el descubrimiento de América ha enriquecido a Europa. La abundancia de las minas americanas ha vuelto a esos metales más baratos. Una vajilla de plata puede comprarse hoy con la tercera parte del cereal, o la tercera parte del trabajo que habría costado en el siglo XV […] El descubrimiento de América, no obstante, dio lugar a un cambio mucho más fundamental.* | **Imagen**  Adam Smith. Recuperado de  http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AdamSmith.jpg?uselang=es (marzo, 2010).  **Asterisco con hipertexto**  Smith, A. (2011). *La riqueza de las naciones*. Madrid: Alianza Editorial, p. 582.  **Lightbox**  Al dar clic en "aquí" se abre un lightbox, el contenido del mismo (**fabricación de alfileres**) se muestra al final de la pantalla.  **Imagen**  La riqueza de las naciones. Recuperado de  http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wealth\_of\_Nations.jpg?uselang=es (junio, 2010).  **Lightbox**  Al dar clic en la imagen se abre un lightbox, el contenido del mismo (**división del trabajo**) se muestra al final de la pantalla. OJO: no quitar las cursivas al pie de imagen porque es un título de libro.  **Lightbox**  Al dar clic en "aquí" se abre un lightbox, el contenido del mismo (**oro y plata de América**) se muestra al final de la pantalla.  Este es el contenido del lightbox “**fabricación de alfileres**”  **Imagen**  Fábrica de alfileres. Lámina de L´Encyclopédie. Recuperado de  http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Defehrt\_epinglier\_pl2.jpg?uselang=es (junio, 2010).  Este es el contenido del lightbox **división del trabajo**  **Imagen**  Fundición de acero, Francia, 1862. Recuperado de  http://lh5.ggpht.com/-Eh9iRWb7IE0/Tm0LLdT-CjI/AAAAAAAAAhI/bBSXJ1H3nwQ/s1600-h/image%25255B3%25255D.png  (junio, 2010).  Este es el contenido del lightbox **oro y plata de América**  **Imagen**  Explotación de oro en América. Recuperado de  http://marcosoto34.files.wordpress.com/2011/08/indios\_oro\_20080605klphishch\_18\_ies\_sco.jpg (junio, 2010). |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Influencia de Smith** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p04 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Contenidos** | **Instrucciones** |
| **Influencia de Smith**  No obstante su convicción anti intervencionista, Smith reconoce que en ciertos casos es necesaria la participación del Estado en la **regulación comercial**. Como en el caso de la Ley de Navegación, con la que Inglaterra obtuvo el monopolio del comercio en su territorio, y la considera “quizá la reglamentación comercial más sabia” porque estaba relacionada con los aspectos de seguridad británica. Encuentra que también es posible establecer un arancel a un producto extranjero cuando en ese país se limita, a su vez, el libre comercio, es decir, se actúa a manera de venganza: tú no dejas que mis productos entren libremente en tu país, entonces yo hago lo mismo con los tuyos. Al fin y al cabo, por conveniencia, ambos países terminarán eliminando las restricciones y permitiendo el libre comercio, con lo que afirma la existencia de un equilibrio natural en las relaciones comerciales que puede ser temporalmente perturbado pero que retornará a su equilibrio.  Por otra parte, Adam Smith señala que el Estado debe intervenir en los siguientes ámbitos de la vida social para un mejor funcionamiento de las relaciones entre los sujetos: en la defensa nacional, en la creación de infraestructura para el desarrollo de la manufactura (carreteras, puentes) y en la educación, porque para él era claro que la rutina entorpece al trabajador.  En el siglo XIX las teorías económicas siguieron desarrollándose bajo el influjo de Smith. Su teorización sirvió para que pensadores posteriores profundizaran en algunos aspectos, como fue el caso de David Ricardo (1772-1823), economista inglés, que se interesó por explicar el mecanismo del comercio y que siguiendo a Smith insistió en las ventajas del comercio internacional.  [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/8d/David_ricardo.jpg/200px-David_ricardo.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:David_ricardo.jpg)  David Ricardo (Londres 1772-1823)  También inglés, John Stuart Mill (1806-1873) disertó sobre la función del Estado y consideró que éste tenía un papel que cumplir en la vigilancia de las leyes que lograrían eliminar las injusticias y promover el bienestar social.  [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/75/JohnStuartMill.jpg/200px-JohnStuartMill.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:JohnStuartMill.jpg)    John Stuart Mill (Londres 1806-Francia 1873)  Una vez que el capitalismo fue dominando las relaciones productivas y expandiéndose a otras partes del mundo, la teoría del liberalismo económico se fue desfasando de la realidad, pues pese a los buenos deseos de algunos liberales, el progreso y bienestar que debían llegar a la mayoría de la población era una promesa incumplida.  Para que practiques lo aprendido te sugerimos que realices el **Ejercicio 1**. | Imagen  David Ricardo. Recuperado de  [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:David\_ricardo.jpg?uselang=es](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:David_ricardo.jpg?uselang=es%20) (julio, 2012).  Imagen  Stuart Mill. Recuperado de  http://commons.wikimedia.org/wiki/File:JohnStuartMill.jpg?uselang=es (julio, 2012). |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Ejercicio 1** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p05 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Contenidos | | | Instrucciones | |
| **Ejercicio 1. Elementos teóricos del liberalismo económico**  El estudio que **Adam Smith** elaboró dio cuerpo a una nueva doctrina conocida como **liberalismo económico** y fue la base de posteriores reflexiones y discusiones acerca del funcionamiento del **sistema capitalista**. Su aceptación no fue inmediata, había que combatir las viejas concepciones que provenían del pensamiento mercantilista feudal. Su obra fue tan influyente que se le llegó a considerar una especie de biblia para la economía y a él el padre del liberalismo.  Al realizar el siguiente ejercicio podrás identificar los principales elementos teóricos del liberalismo económico.  **Instrucciones:**   1. Descarga el PDF y lee cuidadosamente los 3 fragmentos de *La riqueza de las naciones* de Adam Smith.      1. Los fragmentos tratan sobre los componentes de la división del trabajo que se encuentran en el esquema de abajo. Arrastra al lugar correspondiente el texto que hable de cada uno de esos conceptos (los textos pueden hablar de más de un concepto).   **Especialización** (Texto 1)  **Producción** (Texto 1)  **División del trabajo**  **Excedente** (Texto 1)  **Intercambio** (Texto 2, Texto 3)  **Texto 3**  **Texto 2**  **Texto 1** | | | **Botón/PDF**  Al dar clic en el ícono se descarga el PDF “textos-Ejercicio 1” de la carpeta de archivos anexos.  **Arrastra y suelta**  Se presenta un cuadro tal como está en el guión con el combo de los textos. La retroalimentación se encuentra en azul. Cuando el alumno ponga un texto adecuado aparecerán las siguientes leyendas:  Para Producción    ¡Muy bien! Este fragmento de “La riqueza de las naciones” trata sobre la producción.  Para Especialización  ¡Muy bien! Este fragmento de “La riqueza de las naciones” trata sobre la especialización.  Para Excedente  ¡Muy bien! Este fragmento de “La riqueza de las naciones” trata sobre el excedente.  Para intercambio (cuando ponga el texto 2 y el texto 3)  ¡Muy bien! Este fragmento de “La riqueza de las naciones” trata sobre el intercambio.  Si el usuario no coloca el texto en el lugar que le corresponde, aparecerá la siguiente leyenda:  Este fragmento de “La riqueza de las naciones” no habla de este concepto, vuelve a leer los textos hasta dar con las respuestas correctas. | |
| **Título/índice** | **Las barreras arancelarias** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p06 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Contenidos** | **Instrucciones** |
| **Las barreras arancelarias**  En el siglo XIX el Estado jugó un papel importante en la industrialización, poniendo en práctica medidas que liberaron diversos factores de producción que hasta entonces se encontraban sometidos a la dinámica feudal. Los países que buscaban industrializarse siguiendo el modelo inglés tuvieron que recurrir a la participación del Estado, un Estado fortalecido después de las revoluciones burguesas de inicios del siglo. A su cargo estuvieron diversas medidas como la supresión de los gremios, la liberalización de la tierra a través de las desamortizaciones, la disolución del régimen señorial, la eliminación de barreras arancelarias interiores y el subsidio a ciertas industrias estratégicas. Como refiere Antonio Parejo\*:  Además, se encargó de la construcción de infraestructura, el establecimiento de un sistema monetario único y de pesas y medidas, de la mejora del sistema educativo para preparar técnicos, del reconocimiento de los derechos de propiedad, de la promulgación de leyes reguladoras del mercado de trabajo, la creación de bancos centrales y el subsidio a los ferrocarriles, elemento definitivo en el desarrollo del sistema industrial del siglo XIX.  La crítica de los liberales se enfocó hacia todo aquello que obstaculizara el libre comercio, por esta razón se pronunciaron en contra de los aranceles.  Un **arancel es un impuesto a las importaciones** y a veces se aplica también a la exportación. La finalidad de éste es proteger las actividades económicas de una región o de una nación, ya sea la agricultura o la manufactura, frente a los productos externos, con lo que se limita el libre cambio.  Adam Smith y David Ricardo sostenían que el intercambio generaba crecimiento económico y que los aranceles lo obstaculizaban. Lo que estos liberales tenían frente a sí era un espectacular crecimiento en la producción de mercancías, resultado de la revolución industrial, por tanto, era natural que la ganancia que los capitalistas esperaban obtener sólo pudiera concretarse después de la venta de sus mercancías, una mercancía no vendida o vendida tardíamente implicaba pérdidas.  **[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/11/Gournay.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gournay.jpg)**  Jean Claude de Gournay (Francia, 1712-España 1759)  Así nació el principio económico “laizer faire, laizer paser”, (dejar hacer, dejar pasar), planteado por el fisiócrata Jean Claude de Gournay (1712-1759) y adoptado por los partidarios del libre comercio.  Se consideraba que, si bien existían regiones que producían los mismos productos, con el paso del tiempo dominaría aquélla que contara con las mayores ventajas en su producción, por ejemplo, disponer en el territorio de la materia prima o de una fuerza de trabajo altamente capacitada, de tal manera que el productor débil buscaría producir otra cosa y con ello se lograría la especialización favoreciendo el crecimiento de ambas regiones. Estas fuerzas naturales parecían ser resultado de la acción de “una mano invisible” que siempre conduciría al equilibrio económico, por tanto, la intervención del Estado era innecesaria. Esta visión optimista de los liberales se sustentaba en la idea de que el crecimiento económico sería indefinido y que la prosperidad social iría alcanzando paulatinamente a sectores de la población cada vez más amplios. | **Asterisco con hipertexto**  Parejo, A. (2005). *Historia Económica mundial, siglos X-XX*. Barcelona: Crítica, p. 229.  **Imagen**  Jean- Claude de Gournay. Recuperado de  <http://es.wikipedia.org/wiki/Jean-Claude_Marie_Vicent_de_Gournay> (julio, 2012). |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **El proteccionismo** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p07 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Contenidos** | **Instrucciones** |
| **El proteccionismo**  Durante todo el siglo XIX los aranceles siguieron existiendo pese a la lucha de los librecambistas por acabar con ellos. Llama la atención que Inglaterra fuera altamente proteccionista a inicios de ese siglo pese a su dominio y preponderancia industrial. Para esa época aún estaban vigentes las Leyes de Navegación que se promulgaron en 1651 y que sirvieron para convertirla en la primera potencia comercial, desbancando a Holanda; no fue sino hasta 1849 que se suprimieron. Un intenso debate se llevó a cabo en el Parlamento inglés cuando se discutió sobre las Leyes de Granos que gravaban fuertemente la importación de cereales. Los liberales argumentaban que los aranceles encarecían el precio de los alimentos y que por lo tanto se tenía que aumentar el salario de los trabajadores para que pudieran adquirirlos; además, si se liberaba la importación, los países productores tendrían más ingresos y con éstos adquirirían los bienes industriales producidos por los ingleses. Esta ley fue derogada en 1846.  http://clio.rediris.es/atlas_s_xix/imagenes/londres1.JPG  Actividad comercial en el Puerto de Londres alrededor de 1840  Otras medidas proteccionistas se aplicaron a los productos siderúrgicos, a ciertas materias primas, a la exportación de maquinaria y a la contratación en el extranjero de trabajadores calificados. En suma, Inglaterra había decidido continuar con su proteccionismo hasta que estuviera segura de su supremacía mundial, cuando llegó el momento decidió disminuir y en algunos casos suprimir los aranceles. No obstante, cuando los Estados Unidos se industrializaron y entraron en la competencia, los capitalistas ingleses solicitaron al gobierno protección frente a los productos norteamericanos.  Al finalizar el siglo, las potencias industriales se movían hacia el libre cambio, muestra de ello es el tratado comercial que firmaron, en 1860, Gran Bretaña y Francia conocido como Cobden-Chevalier, con este tratado se suprimían las tarifas arancelarias entre ambos países. También se incluía la cláusula de la nación más favorecida, de esta forma se extendían las reducciones arancelarias pactadas a terceros países con lo que la apertura comercial rebasó las fronteras de las dos naciones. Francia firmó otros tratados con Bélgica, Italia y Suiza.  [Pocket edition of the Dingley Tariff Bill as passed by Congress, July 24, 1897 by Vandergrift, F. B., & Co.](javascript:;)  Portada de la publicación de la Tarifa Dingley  El fenómeno se repetía en Estados Unidos: el proteccionismo y el librecambio se alternaban según la presión que ejercieran en el Congreso los grupos partidarios de uno o de otro sistema. A pesar de que para los estadounidenses el comercio con el exterior no era muy significativo, los aranceles siempre fueron importantes en tanto ofrecían protección a su industria nacional. Deberá recordarse que su industrialización fue posterior a la inglesa y para ellos era necesario cuidar su incipiente industrialización frente a la supremacía británica. En 1897, bajo la presidencia de William MacKinley se introdujo la tarifa Dingley que llevó a que se considerara a los Estados Unidos como el país más proteccionista dado que los derechos de importación aumentaron aproximadamente en un 52%.  Por tanto, podemos concluir que la idea de que el comercio se llevara a cabo sin ninguna restricción, solamente podía existir en teoría, por cierto, no la de Adam Smith, puesto que él nunca planteó la desaparición total del proteccionismo sino que propuso su aplicación cuidadosa de manera que reportara beneficios al país. Por esta razón encontramos que el proteccionismo se incrementaba cuando era necesario proteger la producción nacional y se reducía cuando convenía establecer lazos comerciales con otros países.  Para que practiques lo aprendido te sugerimos que realices el **Ejercicio 2**. | Glosario/Qtip  Se refiere a la política comercial de establecer barreras contra el libre cambio mediante aranceles, esto es, impuestos que cobra un país a otro que desea vender sus productos en el primero (impuesto de importación). De esta forma, el país protege sus productos nacionales.  Imagen  Actividad comercial en el Puerto de Londres alrededor de 1840. Recuperado de  <http://clio.rediris.es/atlas_s_xix/inicio_atlas.htm> (marzo, 2012).  Imagen  Portada de la publicación de la Tarifa Dingley. Recuperado de http://openlibrary.org/works/OL10720033W/Pocket\_edition\_of\_the\_Dingley\_Tariff\_Bill\_as\_passed\_by\_Congress\_July\_24\_1897 (marzo, 2012). |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Ejercicio 2** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p08 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ejercicio 2. Variaciones arancelarias durante el siglo XIX**    En este ejercicio analizarás información estadística con la que podrás observar los cambios en la política arancelaria europea durante el siglo XIX.  A continuación verás una tabla que muestra porcentajes de aranceles que el país referido cobraba a la importación de productos. Aunque la información no es del todo confiable debido a que para esa época no se ponía mucho cuidado en registrar los datos de estas operaciones, de alguna manera podemos tener una idea de lo que sucedía con respecto a los impuestos de la importación. Por ejemplo, en **1820** Alemania cobraba del 8 al 12 por ciento de aranceles y en **1875** cobraba del 4 al 6 por ciento, es decir, en 1820 era más proteccionista que en 1875.  **Intrucciones:** Observa con detenimiento la tabla de abajo y responde. Cuando concluyas da clic en el botón **comparar** para que verifiques tus respuestas.   1. ¿Quién es el país más proteccionista en 1820?   El más proteccionista es Inglaterra (Reino Unido).   1. ¿Por qué este país era más proteccionista en ese momento? (repasa el apartado anterior)   Inglaterra (Reino Unido) era altamente proteccionista para este año porque había decidido no bajar los aranceles hasta que dominara la producción industrial mundial.   1. ¿Quién es el país más proteccionista en 1875?   El más proteccionista es Estados Unidos.   1. ¿Por qué este país era más proteccionista en ese momento? (repasa el apartado anterior)   Estados Unidos mantuvo una política proteccionista durante todo el siglo XIX debido a que se industrializó después que otros países europeos y tenía que proteger su naciente industria.  **Comparar**  TARIFAS ARANCELARIAS MEDIAS DE LOS PRODUCTOS MANUFACTURADOS  (porcentajes del valor importado)\*  Nota: R= Numerosas restricciones cuantitativas.   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **País** | **1820** | **1875** | | Alemania | 8-12 | 4-6 | | Austria | R | 15-20 | | Bélgica | 6-8 | 9-10 | | Dinamarca | 25-35 | 15-20 | | España | R | 15-20 | | Estados Unidos | 35-45 | 40-50 | | Francia | R | 12-15 | | Holanda | 6-8 | 3-5 | | Italia | nd | 8-10 | | Japón | R | 5 | | Inglaterra (Reino Unido) | 45-55 | 0 | | Rusia | R | 15-20 | | Suecia | R | 3-5 | | Suiza | 8-12 | 4-6 | | **Caja de texto**  Máximo 50 caracteres con espacio  **Caja de texto**  Máximo 165 caracteres con espacio  **Caja de texto**  Máximo 50 caracteres con espacio  **Caja de texto**  Máximo 185 caracteres con espacio  **Botón/comparar**  Al dar clic en este botón aparecen las respuestas en azul.  **Asterisco con hipertexto**  Comín, F. *et al*. (2005). *Historia económica mundial. Siglos X-XX*. Barcelona: Crítica, p. 263. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Los medios de transporte** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p09 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Contenidos** | **Instrucciones** |
| **Los medios de transporte**  En las primeras décadas de 1800 se dio el fenómeno conocido como la revolución en los transportes. El término nos hace pensar de inmediato en el ferrocarril, pues éste nació con la **revolución industrial**. La idea es correcta pero no debe olvidarse que la revolución también mejoró el transporte marítimo.  http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d1/Clermont_illustration_-_Robert_Fulton_-_Project_Gutenberg_eText_15161.jpg?uselang=es  El viejo barco, protagonista de históricas batallas, se modernizó. Se le adaptó la máquina de vapor y sufrió mejoras técnicas. Los puertos bullían con la actividad comercial, se cargaban y descargaban mercancías y entre el peligro de los bultos iban y venían pasajeros desde diversas partes del mundo. Ya en tierra, el ferrocarril completaba el circuito del transporte, distribuyendo mercancías y personas a los lugares en donde el barco no podía llegar.  Además de abaratar los costos, el ferrocarril acortó el tiempo de transporte y cumplió la tarea de integrar el territorio, ya que logró llevar productos, personas y noticias a las regiones más apartadas y aisladas del territorio. A través de las mercancías que se consumían, las personas entraban en contacto con lugares insospechados y quedaban enganchadas a las relaciones mercantiles, vitales para la existencia del capitalismo.  Otro aspecto que destaca con los ferrocarriles es que su fabricación y organización para el funcionamiento requirieron una forma nueva de administración, lo que dio origen a la primera empresa moderna cuyos rasgos particulares son la enorme suma de capitales invertidos y el empleo de grandes contingentes de trabajadores. Se estima que en Estados Unidos la inversión en los ferrocarriles superaba a la inversión industrial en otras áreas.  Es muy interesante saber que los transportes modernos modificaron la percepción de las distancias, que recorridas a gran velocidad, parecían acortarse. Veamos a través de Julio Verne\*, novelista francés del siglo XIX, un maravilloso testimonio de cómo se percibía el impacto de los medios de transporte. La conversación se desarrolla durante un juego de whist (juego de naipes) a propósito del robo de 55 mil libras del Banco de Inglaterra y de la facilidad de atrapar al ladrón. En ella participa Phileas Fogg, protagonista de la novela, y otros personajes importantes, entre ellos uno de los administradores del Banco. Da clic **aquí** para descubrir cómo Verne muestra con ironía el cambio en la percepción de las distancias en el s. XIX.  *-Sostengo -dijo Andrés Stuart- que la probabilidad está en favor del ladrón, que no puede dejar de ser un hombre sagaz.*  […]  *-¿Y adónde queréis que vaya?*  *-No lo sé- respondió Andrés Stuart-, pero me parece que la Tierra es muy grande.*  *-Antes sí lo era...- dijo a media voz Phileas Fogg; añadiendo después y presentando las cartas a Tomás Flanagan-. A vos os toca cortar.*  […]  *-¡Cómo que antes! ¿Acaso la Tierra ha disminuido?*  *-Sin duda que sí- respondió Gualterio Ralph-. Opino como míster Fogg. La Tierra ha disminuido, puesto que se recorre hoy diez veces más aprisa que hace cien años. Y esto es lo que, en el caso de que nos ocupamos, hará que las pesquisas sean más rápidas.*  *-Y que el ladrón se escape con más facilidad.*  *-Os toca jugar a vos -dijo PhileasFogg.*  *Pero el incrédulo Stuart no estaba convencido, y dijo al concluirse la partida:*  *-Hay que reconocer que habéis encontrado un chistoso modo de decir que la Tierra se ha empequeñecido. De modo que ahora se le da vuelta en tres meses...*  *-En ochenta días tan sólo -dijo PhileasFogg.*  *-En efecto, señores añadió John Sullivan -, ochenta días, desde que la sección entre Rothal y Altahabad ha sido abierta en el Great Indican Peninsular Railway, y he aquí el cálculo establecido por el "Morning Chronicle".*  *De Londres a Suez por el Monte Cenisy Brindisi, ferrocarril y vapores........................7*  *De Suez a Bombay, vapores................................18*  *De Bombay a Calcuta, ferrocarril............................8*  *De Calcuta a Hong Kong (China), vapores.............13*  *De Hong Kong a Yokohama (Japón), vapor.............6*  *De Yokohama a San Francisco, vapor..................22*  *De San Francisco a Nueva York, ferrocarril.............7*  *De Nueva York a Londres, vapor y ferrocarril...........9*  *TOTAL……………………………………………………80* | Imagen  Barco de vapor de Fulton. Recuperado de  http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d1/Clermont\_illustration\_-\_Robert\_Fulton\_-\_Project\_Gutenberg\_eText\_15161.jpg?uselang=es (julio, 2012).  **Asterisco con hipertexto**  Verne, J. (*s.f*). *La vuelta al mundo en 80 días.* Recuperado de <http://es.wikisource.org/wiki/La_vuelta_al_mundo_en_80_d%C3%ADas:_Cap%C3%ADtulo_III> (mayo, 2012).  **Lightbox**  Al dar clic en **aquí** aparece un lightbox con el fragmento de la novela.  Este es el contenido del Lightbox |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **El ferrocarril** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p10 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Contenidos** | **Instrucciones** |
| **El ferrocarril**  El primer país en donde se introdujo el ferrocarril arrastrado con una locomotora fue Inglaterra. Recordemos que en 1804 el inglés Richard Trevithick adaptó la máquina de vapor a la primera locomotora. En 1825 se construyó la primera línea pública que corría de Stockton a Darlintong, en 1830 se puso en marcha la primera línea para pasajeros que corría de Liverpool a Manchester. El hecho no debe sorprendernos ya que Inglaterra, como iniciadora de la revolución industrial y líder en la producción de mercancías, requería del ferrocarril para distribuir sus productos con mayor rapidez y para transportar a menor costo las materias primas necesarias para la producción industrial. Una vez que los burgueses observaron la importancia del nuevo transporte se dispusieron a invertir sus cuantiosos capitales en la construcción del ferrocarril fuera y dentro de su territorio. El ferrocarril se difundió rápidamente en Europa continental. Entre 1850 y 1870 se construyeron 75 mil kilómetros y para 1880 prácticamente todas las líneas ferroviarias estaban conectadas, con lo que se integró el mercado europeo. Observa la siguiente línea del tiempo para que veas la importancia que tuvo este medio de transporte en Europa durante el s. XIX.  **La expansión ferroviaria en Europa**  Da***clic*** en los años que se presentan.  1840  MAPA  1845  1850  1870  1880  Estados Unidos fue el primer país en América en introducir el ferrocarril. A diferencia de Inglaterra, que primero desarrolló la revolución industrial y posteriormente el ferrocarril, el proceso de industrialización norteamericano fue simultáneo al ferrocarril y se extendió a una velocidad asombrosa. En ello influyó la necesidad de igualar la industrialización europea, de formar su economía nacional y unificar su gigantesco territorio.  La adopción de los avances de la revolución industrial, la inventiva de su gente y la riqueza de recursos fueron elementos decisivos para que a finales del siglo Estados Unidos se convirtiera en el líder industrial desbancando a Inglaterra. En 1830 se inauguró el primer ferrocarril y para 1869 se abrió el transcontinental que conectaba a California con Iowa. Al finalizar el siglo ya contaba con 320 mil kilómetros de vías férreas.  File:GoldenSpikev3.jpg  Ceremonia de clavado del “Remache de oro” por la *Union Pacific* el 10 de mayo de 1869.  Ceremonia de clavado del “Remache de oro” el 10 de mayo de 1869 en Promontory, Utah.  Da clic en la imagen para leer un fragmento del acta de inauguración del ferrocarril de la Union Pacific. Ahora observa la siguiente línea del tiempo para que veas el crecimiento de la red ferroviaria en Estados Unidos durante el s. XIX.  **La expansión ferroviaria en Estados Unidos**  Da clic en los años que se presentan.  MAPA  1830  1840  1850  1860  1870  1880  1890  Para que practiques lo aprendido te sugerimos que realices el **Ejercicio 3**.  1840  http://iris.cnice.mec.es/kairos/ensenanzas/bachillerato/mundo/img/mapa_ferrocarriles1.gif  1845  http://iris.cnice.mec.es/kairos/ensenanzas/bachillerato/mundo/img/mapa_ferrocarriles2.gif  1850  http://iris.cnice.mec.es/kairos/ensenanzas/bachillerato/mundo/img/mapa_ferrocarriles3.gif  1870  http://iris.cnice.mec.es/kairos/ensenanzas/bachillerato/mundo/img/mapa_ferrocarriles4.gif  1880  http://iris.cnice.mec.es/kairos/ensenanzas/bachillerato/mundo/img/mapa_ferrocarriles5.gif  *GENERAL GRENVILLE M. DODGE: SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARIL UNION PACIFIC.*  *… El perno original, después de haber sido golpeado por los funcionarios de la compañía fue encajado en su lugar por los ingenieros en jefe de las dos líneas. Luego se echaron a andar los dos trenes, y las dos locomotoras se tocaron en el punto de unión, y cada uno de los ingenieros de las dos locomotoras rompió una botella de champaña en la máquina del otro. Entonces se declaró que la conexión estaba hecha y el Atlántico y el Pacífico se unieron para no separarse jamás.”*  Fuente: Instituto Mora (1988). *EUA Documentos de su historia socioeconómica III*. México: Alianza Editorial Mexicana. p. 673.  **1830 1840 1850**  Progressive Development of U.S. Railroads, 1830-1890. From American Association of Railroads Booklet, 1951.  **1860**  Progressive Development of U.S. Railroads, 1830-1890. From American Association of Railroads Booklet, 1951.  **1870**  **ferrocarriles**  **1880**  Progressive Development of U.S. Railroads, 1830-1890. From American Association of Railroads Booklet, 1951.  **1890**  **ferrocarriles** | **Línea del tiempo con imágenes/mapas 1**  Los mapas se muestran al final de la pantalla. Poner todos los mapas con un zoom como este:  http://portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiauniversal1/unidad4/unificacionAlemaniaItalia/confederacionGermanica  **Lightbox**  Al dar clic en la imagen aparece un lightbox con el fragmento (se encuentra al final de la pantalla).  **Imagen**  Ceremonia de clavado del “Remache de oro” el 10 de mayo de 1869. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:GoldenSpikev3.jpg?uselang=es (mayo, 2012).  **Línea del tiempo con imágenes/mapas 2**  Los mapas se muestran al final de la pantalla. Poner todos los mapas con un zoom como este:  <http://portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiauniversal1/unidad4/unificacionAlemaniaItalia/confederacionGermanica>  **Línea del tiempo con imágenes/mapas 1: La expansión ferroviaria en Europa**  **Imagen**  Expansión ferroviaria en Europa, 1840. Recuperado de http://iris.cnice.mec.es/kairos/ensenanzas/bachillerato/mundo/revolindustrial\_06\_02.html (mayo, 2012).  **Lightbox**  Este es el fragmento que aparece cuando se da clic en la foto *Ceremonia de clavado del “Remache de oro”*  **Línea del tiempo con imágenes/mapas 2: La expansión ferroviaria en Estados Unidos**  Aunque acá se muestren los 3 años en la misma imagen, deberá copiarse y ampliarse cada uno de ellos. Debe aparecer sólo el fragmento del mapa de E.U, tal como se muestra en la imagen. Adjunto mapas en anexo (mapas 1, 2 y 3/mapa 1).  **Imagen**  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1830. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#1L (mayo, 2012).  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1840. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#1L (mayo, 2012).  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1850. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#1L (mayo, 2012).  **Imagen**  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1860. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#2L (mayo, 2012).  Adjunto mapas en anexo (ferrocarriles 2/mapa 2).  **Imagen**  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1870. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#3L (mayo, 2012).  Adjunto mapas en anexo (ferrocarriles 3/mapa 3).  **Imagen**  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1880. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#4L (mayo, 2012).  Adjunto mapas en anexo (ferrocarriles 4/mapa 4).  **Imagen**  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1890. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#5L (mayo, 2012).  Adjunto mapas en anexo (ferrocarriles 5/mapa 5). |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Ejercicio 3** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p11 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Contenidos** | **Instrucciones** |
| **Ejercicio 3**. **Crecimiento de las líneas férreas**  En el siglo XIX el ferrocarril fue el símbolo de la modernidad. Los países industrializados extendieron sus líneas férreas para comerciar las mercancías que sus fábricas producían y para transportar materias primas y fuerza de trabajo de lejanas regiones. Países con escasa industrialización hicieron grandes esfuerzos por introducir el ferrocarril en su territorio y de esta manera quedar integrados al mercado mundial.  La finalidad de este ejercicio es que reflexiones sobre el crecimiento de las vías férreas a partir de los datos que se proporcionan.  **Instrucciones:** Observa la tabla del desarrollo de la red ferroviaria en Europa y Estados Unidos y utiliza la información del apartado “El ferrocarril” para que respondas las siguientes preguntas. Al terminar da clic en el botón **Comparar** para que recibas retroalimentación:  1.- ¿Por qué Inglaterra mantuvo durante tres décadas el liderazgo en la posesión de vías férreas?  Son varios los factores que intervienen en el hecho de que Inglaterra fuera líder en la construcción de vías férreas. El primero es su capacidad técnica desarrollada por la revolución industrial, después, una producción industrial creciente que le impulsa a vender la masa de mercancías producidas y la posesión de una cantidad importante de capitales dispuestos a invertir en el ferrocarril.  2.- ¿Por qué Estados Unidos logró superar a Inglaterra en la década de 1870?  Porque Estados Unidos tenía la necesidad de igualar la industrialización europea, de formar su economía nacional y unificar su gigantesco territorio. La adopción de los avances de la revolución industrial, la inventiva de su gente y la riqueza de recursos fueron elementos decisivos para que a finales del siglo Estados Unidos se convirtiera en el líder industrial desbancando a Inglaterra.  Comparar  DESARROLLO DE LA RED FERROVIARIA (1840-1870)  (kilómetros construidos)\*   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | |  | 1840 | 1850 | 1860 | 1870 | | Inglaterra (Gran Bretaña) | 2,390 | 9,757 | 14,603 | 20,000 | | Francia | 410 | 2,915 | 9,167 | 15,544 | | Bélgica | 334 | 854 | 1,729 | 2,897 | | Alemania | 469 | 5,856 | 11,089 | 18,876 | | Austria | 144 | 1,357 | 2,927 | 6,112 | | Rusia | 0 | 501 | 1,626 | 10,731 | | España | 0 | 28 | 1,880 | 5,316 | | Italia | 20 | 620 | 2,404 | 6,429 | | Estados Unidos | 4,500 | 14,400 | 49,000 | 85,400 | | **Caja de texto**  Máximo 400 caracteres con espacio  **Caja de texto**  Máximo 400 caracteres con espacio  Botón/Comparar  Cuando el usuario de clic aparecen las respuestas en azul.  **Asterisco con hipertexto**  Fontana citado en Parejo, A. (2005). *Historia económica mundial. Siglos X-XX*. Barcelona: Crítica, p. 221. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Acitividad final** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p12 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Contenidos** | **Instrucciones** |
| **ACTIVIDAD FINAL. Aspectos del liberalismo económico**  En el siglo XIX el sistema capitalista había triunfado y su difusión por diversas partes del mundo adquiría ritmos impresionantes. El desarrollo científico y tecnológico era el aspecto que más atraía a la gente debido a la cantidad de productos, tanto de uso industrial como doméstico, que maravillaban a la sociedad. En el afán de mostrar con orgullo los avances del país, se llevaban a cabo exposiciones industriales de carácter local. File:Crystal Palace.PNG  Palacio de Cristal, Londres, construido para la primera exposición mundial, 1851.  En cuanto se cayó en la cuenta de la importancia de darlos a conocer fuera del país, las exposiciones se abrieron al resto del mundo dando lugar a las Exposiciones Universales. La primera se celebró en Londres, en 1851, y después le siguió la de París en 1855, el éxito fue tal que hasta la actualidad se siguen realizando.  Ya podemos imaginar su altísimo costo, sobre todo considerando que se construían edificios especialmente diseñados para tal fin y que las edificaciones en sí mismas eran una muestra del avance industrial. Así, para la exposición inglesa se construyó el famoso Palacio de Cristal y para la francesa el Palacio de la Industria. No obstante lo oneroso de los eventos, había buenas razones para mantenerlos.  [b-expoparis-1855.jpg]  Interior del palacio de la industria, segunda exposición mundial, 1855  A continuación identificarás en un texto las ideas principales del liberalismo económico: el libre comercio (referido al cobro de aranceles), el desarrollo técnico y el progreso. El texto resulta de especial importancia porque es parte del informe que el encargado de organizar la Exposición universal de París de 1855 le dirigió al Emperador Napoleón III. En él expone las ventajas de continuar realizando este tipo de exposiciones, y hoy para nosotros, constituye un interesante testimonio de la manera en que las ideas liberales dominaban el pensamiento de los hombres de negocios de aquellos tiempos.  **Instrucciones**   1. Desgarga el PDF para leer un fragmento del *Informe sobre la exposición universal de 1855*.      1. El texto trata de los siguientes aspectos del liberalismo económico: **libertad de comercio**, **desarrollo** **técnico**, **progreso** y **división del trabajo**. Identifícalos en cada uno de los parrafos del texto que acabas de leer y arrastra a cada párrafo el aspecto correspondiente (cada párrafo puede hablar de más de un aspecto).   División del trabajo  Desarrollo técnico  Libertad de comercio  Progreso   |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Párrafo 1 | Párrafo 2 | Párrafo 3 | Párrafo 4 | Párrafo 5 | Párrafo 6 | Párrafo 7 | Párrafo 8 | |  | | | | | | | |  |  | | --- | | **Párrafo 1** | | Hay que felicitarse de ese hecho [las Exposiciones] que es una manifestación de nuestra civilización y afirma la verdad de que una nación no figura aislada pues todos los pueblos tienden a unirse, en el aspecto industrial, por un lazo de solidaridad. Cada región está dotada de una producción natural o especial que le asigna un lugar particular en el trabajo humano y la hace útil para los demás. Los intercambios internacionales son una necesidad ya que facilitan el desarrollo…  División del trabajo  Progreso |  |  | | --- | | **Párrafo 2** | | Desde la Exposición universal de 1851, los gobiernos hicieron ajustes, más o menos importantes, en sus tarifas aduaneras. Hay que promover ese movimiento que produce buenos resultados a las sociedades. Los pueblos se conocen mal, la ignorancia recíproca provoca fácilmente malos entendidos. La frecuencia de contactos, los movimientos de intercambio, la solidaridad en las transacciones, modificaron ese estado de cosas. Acercándose más y con más frecuencia la conciencia se aclara, el sentimiento local que nutría el prejuicio, se debilita, el espíritu filosófico se desarrolla.  Progreso  Libertad de comercio |  |  | | --- | | **Párrafo 3** | | Las Exposiciones universales forman parte de ese vasto progreso económico al que pertenecen las vías férreas, los telégrafos eléctricos, la navegación a vapor, los canales en los istmos, todos los grandes trabajos públicos que deben conducir al crecimiento del bienestar moral, es decir, más libertad, y al mismo tiempo un crecimiento del bienestar material, es decir, más holgura en el disfrute de la mayoría.  Progreso  Desarrollo técnico |  |  | | --- | | **Párrafo 4** | | Las Exposiciones, colecciones de experiencias, abren la vía al perfeccionamiento. ¡Cuántas dificultades consideradas intrincadas parecen estarse aclarando! ¡Cuántas preguntas declaradas irresolubles están a punto de solucionarse! ¡Cuántas ideas que al aplicarse levantaban dudas están en camino de una verdadera realización! Las Exposiciones dan un enorme impulso al espíritu de investigación y establecen vínculos útiles para el progreso general uniendo hacia un mismo objetivo a todas las fuerzas vivas de la humanidad ofreciendo un inmenso campo de estudios.  Progreso  Desarrollo técnico |  |  | | --- | | **Párrafo 5** | | Las leyes aduaneras deberán ajustarse, las modificaciones tendrán que estar bajo la influencia de las Exposiciones universales. Dichas modificaciones tienden a la sustitución de los derechos fiscales y los derechos protectores perpetuos. En Francia, el principio de la supresión de la prohibición es un hecho y espera una emancipación más completa. No se puede negar que hay un progreso útil en reducir los derechos sobre las materias primas para colocar a nuestros fabricantes en condición de igualdad con el extranjero.  Libertad de comercio |  |  | | --- | | **Párrafo 6** | | Los estudios hechos sobre los productos expuestos en 1855 y sobre todo las conclusiones de los reportes del jurado internacional, conducen a una reforma en este sentido. Un examen profundo y de comparación hecho con gran cuidado, me permitió concluir que muchas de nuestras industrias pueden rivalizar con sus similares de fuera y que los más atrasados eran aquéllos que vivían todavía al abrigo de las prohibiciones, prueba evidente de la necesidad de estimular la concurrencia extranjera para perfeccionarse.  Libertad de comercio  Progreso |  |  | | --- | | **Párrafo 7** | | Nuestro reglamento establecía que todos los productos extranjeros, incluidos los prohibidos, serían admitidos mediante el pago de un derecho del 20 por ciento, como máximo. En las Exposiciones futuras podría irse más lejos y admitir la introducción de una pequeña muestra de productos extranjeros exentos de pago.  Libertad de comercio |  |  | | --- | | **Párrafo 8** | | Esta disposición será un gran atractivo para los extranjeros y para el público: para los extranjeros porque devendrá en una fuente de operaciones rentables, y el público será también atraído a consumir productos nuevos…  Libertad de comercio | | **Imagen**  Palacio de cristal. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Crystal\_Palace.PNG (mayo, 2012).  **Imagen**  Interior del palacio de la industria. Recuperado de http://bp0.blogger.com/\_X9uQOPu\_oJU/R9-SFQ7iU0I/AAAAAAAACm8/zpCh\_RcYDBI/s1600-h/b-expoparis-1855.jpg (julio, 2012).  **Botón/PDF**  Al dar clic en el botón se descarga el PDF anexo “Texto actividad final.pdf”  **Fichero con títulos como pestañas**  Los párrafos se presentarán en un fichero. Como este:  <http://portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiauniversal1/unidad1/categoriasConceptos/ejercicio1>  **Arrastra y suelta**  El usuario podrá arrastrar cada una de las frases que aparecerán arriba del fichero a la pestaña que corresponda de éste (el texto de los ficheros y la retroalimentación se muestran al final de la pantalla)  **Fichero con títulos como pestañas**  Este es el contenido de los ficheros con las respuestas (en azul) y la retroalimentación acá:  Si el usuario **no** coloca la frase en el lugar que le corresponde, aparecerá la siguiente leyenda:  Este párrafo no trata de este aspecto, vuelve a leerlo hasta dar con las respuestas correctas.  Si el usuario coloca las frases correctas aparecerán las siguientes leyendas:  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre la división del trabajo.  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre el progreso.  Si el usuario **no** coloca la frase en el lugar que le corresponde, aparecerá la siguiente leyenda:  Este párrafo no trata de este aspecto, vuelve a leerlo hasta dar con las respuestas correctas.  Si el usuario coloca las frases correctas aparecerán las siguientes leyendas:  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre el progreso.  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre la libertad de comercio.  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre la división del trabajo  Si el usuario **no** coloca la frase en el lugar que le corresponde, aparecerá la siguiente leyenda:  Este párrafo no trata de este aspecto, vuelve a leerlo hasta dar con las respuestas correctas.  Si el usuario coloca las frases correctas aparecerán las siguientes leyendas:  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre el progreso.  .  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre el desarrollo técnico.  Si el usuario **no** coloca la frase en el lugar que le corresponde, aparecerá la siguiente leyenda:  Este párrafo no trata de este aspecto, vuelve a leerlo hasta dar con las respuestas correctas.  Si el usuario coloca las frases correctas aparecerán las siguientes leyendas:  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre el progreso.  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre el desarrollo técnico.  Si el usuario **no** coloca la frase en el lugar que le corresponde, aparecerá la siguiente leyenda:  Este párrafo no trata de este aspecto, vuelve a leerlo hasta dar con las respuestas correctas.  Si el usuario coloca las frases correctas aparecerán las siguientes leyendas:  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre la libertad de comercio.  Si el usuario **no** coloca la frase en el lugar que le corresponde, aparecerá la siguiente leyenda:  Este párrafo no trata de este aspecto, vuelve a leerlo hasta dar con las respuestas correctas.  Si el usuario coloca las frases correctas aparecerán las siguientes leyendas:  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre la libertad de comercio.  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre el progreso.  Si el usuario **no** coloca la frase en el lugar que le corresponde, aparecerá la siguiente leyenda:  Este párrafo no trata de este aspecto, vuelve a leerlo hasta dar con las respuestas correctas.  Si el usuario coloca las frases correctas aparecerán las siguientes leyendas:  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre la libertad de comercio.  Si el usuario **no** coloca la frase en el lugar que le corresponde, aparecerá la siguiente leyenda:  Este párrafo no trata de este aspecto, vuelve a leerlo hasta dar con las respuestas correctas.  Si el usuario coloca las frases correctas aparecerán las siguientes leyendas:  ¡Muy bien! Este párrafo trata sobre la libertad de comercio. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Bibliografía** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p13 |

|  |  |
| --- | --- |
| Contenidos | Instrucciones |
| **Bibliografía**  **Libros**  Bobbio, N. (1989). *Liberalismo y democracia*. México: FCE.  Comín, F., *et al*. (2005). *Historia económica mundial*. *Siglo X-XX*. Barcelona: Crítica.  Instituto Mora (1988). *EUA Documentos de su historia socioeconómica III*. México: Alianza Editorial Mexicana.  Parejo, A. (2005). *Historia económica mundial. Siglos X-XX.* Barcelona: Crítica.  Smith, A. (2011). *La riqueza de las naciones*. Madrid: Alianza Editorial.  **Fuentes electrónicas**  Central Pacific Railroad Photographic History Museum. Maps Showing the Progressive Development of U.S. Railroads-1830 to 1950. Recuperado de <http://www.cprr.org/Museum/RR_Development.html> (julio, 2012).  Expansión ferroviaria en Europa, 1840. Recuperado de http://iris.cnice.mec.es/kairos/ensenanzas/bachillerato/mundo/revolindustrial\_06\_02.html (mayo, 2012).  Rapport sur l’exposition universelle de 1855 présenté à l’Empereur par S.A.I. le Prince Napoléon, président de la commission (1856). Recuperado de <http://cnum.cnam.fr/DET/8XAE55.html> (mayo, 2012).  Serrano, R. (2006). Aspectos urbanos y arquitectónicos de los grandes almacenes de París: modernización del gran comercio urbano a partir de la primera mitad del siglo XIX. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. X(211). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-211.htm> (julio, 2012).  Verne, J. (s.f). La vuelta al mundo en 80 días. Recuperado de <http://es.wikisource.org/wiki/La_vuelta_al_mundo_en_80_d%C3%ADas:_Cap%C3%ADtulo_III> (mayo, 2012).  **Imágenes**  Actividad comercial en el Puerto de Londres alrededor de 1840. Recuperado de <http://clio.rediris.es/atlas_s_xix/inicio_atlas.htm> (marzo, 2012).  Adam Smith. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AdamSmith.jpg?uselang=es (marzo, 2010).  Barco de vapor de Fulton. Recuperado de http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d1/Clermont\_illustration\_-\_Robert\_Fulton\_-\_Project\_Gutenberg\_eText\_15161.jpg?uselang=es (julio, 2012).  Café de Montmartre, Santiago Rusiñol. Recuperado de http://artecontemporaneoenvalencia.blogspot.mx/2010\_04\_01\_archive.html (julio, 2012).  Ceremonia de clavado del “Remache de oro” el 10 de mayo de 1869. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:GoldenSpikev3.jpg?uselang=es (mayo, 2012).  David Ricardo. Recuperado de [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:David\_ricardo.jpg?uselang=es](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:David_ricardo.jpg?uselang=es%20) (julio, 2012).  El almuerzo de los remeros, Pierre Auguste Renoir. Recuperado de <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Auguste_Renoir_-_Le_D%C3%A9jeuner_des_canotiers.jpg?uselang=es> (julio, 2012).  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1890. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#5L (mayo, 2012).  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1880. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#4L (mayo, 2012).  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1870. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#3L (mayo, 2012).  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1860. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#2L (mayo, 2012).  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1850. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#1L (mayo, 2012).  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1840. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#1L (mayo, 2012).  Expansión ferroviaria en Estados Unidos, 1830. Recuperado de http://www.cprr.org/Museum/RR\_Development.html#1L (mayo, 2012).  Explotación de oro en América. Recuperado de <http://marcosoto34.files.wordpress.com/2011/08/indios_oro_20080605klphishch_18_ies_sco.jpg> (julio, 2012).  Fábrica de alfileres. Lámina de L´Encyclopédie. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Defehrt\_epinglier\_pl2.jpg?uselang=es (junio, 2010).  Fundición de acero, Francia, 1862. Recuperado de <http://lh5.ggpht.com/-Eh9iRWb7IE0/Tm0LLdT-CjI/AAAAAAAAAhI/bBSXJ1H3nwQ/s1600-h/image%25255B3%25255D.png> (julio, 2012).  Gare Saint-Lazare, Claude Monet. Recuperado de http://arte.observatorio.info/2008/02/gare-saint-lazare-claude-monet-1877/ (julio, 2012).  Interior del palacio de la industria. Recuperado de http://bp0.blogger.com/\_X9uQOPu\_oJU/R9-SFQ7iU0I/AAAAAAAACm8/zpCh\_RcYDBI/s1600-h/b-expoparis-1855.jpg (julio, 2012).  Jean- Claude de Gournay. Recuperado de <http://es.wikipedia.org/wiki/Jean-Claude_Marie_Vicent_de_Gournay> (julio, 2012).  La riqueza de las naciones. Recuperado dehttp://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wealth\_of\_Nations.jpg?uselang=es (junio, 2010).  Le Moulin de la Galette, Pierre Auguste Renoir. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pierre-Auguste\_Renoir,\_Le\_Moulin\_de\_la\_Galette.jpg?uselang=es (julio, 2012).  Palacio de cristal. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Crystal\_Palace.PNG (mayo, 2012).  Plano del palacio de la industria. Recuperado de <http://cnum.cnam.fr/CGI/fpage.cgi?8XAE55/491/100/492/0491/0492> (mayo, 2012).  Portada del Informe. Recuperado de <http://cnum.cnam.fr/CGI/fpage.cgi?8XAE55/0003/100/492/0491/0492> (mayo, 2012).  Portada de la publicación de la Tarifa Dingley. Recuperado de http://openlibrary.org/works/OL10720033W/Pocket\_edition\_of\_the\_Dingley\_Tariff\_Bill\_as\_passed\_by\_Congress\_July\_24\_1897 (marzo, 2012).  Stuart Mill. Recuperado de http://commons.wikimedia.org/wiki/File:JohnStuartMill.jpg?uselang=es (julio, 2012). |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Título/índice** | **Créditos** | **Código de pantalla** | HU1u4oa02p14 |

|  |  |
| --- | --- |
| Contenidos | Instrucciones |
| **Créditos**  **Liberalismo económico**  **Fecha de elaboración**  julio, 2012  **Coordinación del Portal Académico** Seppe de Vreesse Pieters  **Coordinación del grupo de trabajo institucional Historia Universal I Interactiva**  Alma Guadalupe Palacios Hernández  **Elaboración del Objeto de Aprendizaje**  Alma Guadalupe Palacios Hernández  **Diseño instruccional** Areli Flores Martínez  **Diseño gráfico**  Karla Gabriela Moreno Vega  **Ilustración** Álvaro Rocha Buitron  **Programación** Jonathan Bailón Segura |  |