

II. Comercio y desarrollo: tendencias recientes y función de la OMC

En el *Informe sobre el Comercio Mundial 2014* se analizan los buenos resultados logrados por muchos países en desarrollo que han potenciado el comercio con el fin de acelerar el desarrollo. La obra se centra en cuatro tendencias actuales del comercio, a saber, el auge de nuevos actores mundiales, la expansión de las cadenas de producción, el aumento de los precios de los productos básicos y la creciente interdependencia de la economía mundial. Son tendencias que están transformando el modo en que los países en desarrollo sacan partido de la integración de la economía mundial. Las normas, las flexibilidades, la asistencia técnica y la infraestructura institucional de la OMC han ayudado a los países en desarrollo a aprovechar esas cuatro tendencias, a adaptarse a ellas y a mitigar los riesgos que entrañan. También el sistema multilateral de comercio deberá seguir adaptándose, para que pueda contribuir a la realización efectiva de las posibilidades de desarrollo intrínsecas a la transformación continua de la economía mundial.

A. Introducción

La globalización está transformando el desarrollo. Como se examina en la presente sección, por su alcance y rapidez, la expansión reciente del mundo en desarrollo carece de precedentes, deja en segundo plano el ascenso de los países que iniciaron su industrialización tras la segunda guerra mundial y hace parecer raquítico el anterior crecimiento de Europa y América del Norte a finales del siglo XIX. Son muchas las razones por las que el mundo en desarrollo ha logrado su despegue económico. Una de las más importantes es su integración en la economía mundial y, como resultado, el nuevo acceso a los mercados, la tecnología y las inversiones. Este auge del mundo en desarrollo, una de las cuatro tendencias recientes analizadas aquí, ofrece nuevas oportunidades de desarrollo, pero también plantea problemas nuevos, como ocurre asimismo en el caso de las otras tres tendencias, a saber, la expansión de las cadenas de producción, el aumento de los precios de los productos básicos y la creciente interdependencia económica.

Índice

1	Cuatro tendencias comerciales recientes	44
2	Desarrollo y comercio: análisis histórico	46

Algunos hechos y conclusiones importantes

- Desde el comienzo del milenio, cuatro nuevas tendencias han afectado a la relación entre el comercio y el desarrollo, lo que ha propiciado la aparición de nuevas oportunidades y nuevos problemas, en particular para los países en desarrollo.
- Esas cuatro tendencias son: el crecimiento económico de muchos países en desarrollo (sección B), la creciente integración de la producción mundial por medio de cadenas de suministro (sección C), el aumento de los precios de los productos agropecuarios y los recursos naturales (sección D) y la creciente interdependencia de la economía mundial, como consecuencia de lo cual las perturbaciones reverberan más deprisa y lo hacen a escala mundial (sección E). A su vez, esta modificación del panorama comercial y del desarrollo tiene consecuencias para la OMC (sección F).
- Desde la revolución industrial, el desarrollo económico se ha ampliado, profundizado y acelerado. En el siglo XIX se propagó rápidamente de Inglaterra a Europa Occidental y a América del Norte. Después de la segunda guerra mundial, el Japón y las nuevas economías industriales se pusieron rápidamente a la altura, y desde el decenio de 1980 una gran parte del resto del mundo en desarrollo ha comenzado un proceso de industrialización aún más rápido.
- Estos episodios de desarrollo han ido acompañados de aumentos del comercio, favorecidos por la eliminación de obstáculos al comercio y la reducción de los costos. Durante los episodios de represión del comercio, por ejemplo, entre las dos guerras mundiales, el crecimiento económico se ha atenuado.

El auge del mundo en desarrollo es el acontecimiento económico más significativo de nuestro tiempo. Debido al cambio hacia políticas económicas más abiertas al exterior, al efecto de las nuevas tecnologías de transporte y comunicaciones y a los niveles sin precedentes de apertura de la economía mundial, las economías emergentes han podido aprovechar la globalización para lograr tasas excepcionales de crecimiento económico en virtud de las cuales 11 economías, que representan la mitad de la población mundial, han crecido en conjunto a un ritmo superior al 6% anual desde 2000.¹ Desde 1980, la parte proporcional del comercio mundial correspondiente al mundo en desarrollo ha aumentado de un tercio a casi la mitad. China, por poner el ejemplo más notable, es ya el mayor exportador del mundo; hace 30 años ocupaba el 32º puesto. La mayoría de los países en desarrollo han visto sus economías crecer de manera correlativa al extraordinario aumento de su participación en el comercio mundial. China, con sus 1.350 millones de habitantes, ha registrado un crecimiento económico a un ritmo medio del 10% anual durante los tres últimos decenios. La India, con sus 1.200 millones de habitantes, creció a un ritmo del 7,5% anual entre 2000 y 2011, si bien el avance ha sido más lento en los últimos tiempos. Aunque esos nuevos gigantes han concitado casi toda la atención, la misma notable trayectoria de desarrollo basado en el comercio se ha repetido en países de todos los tamaños y regiones, desde Indonesia, Etiopía y Chile hasta Camboya, Ghana y Qatar.

El crecimiento económico no es la única condición para el desarrollo, pero es una condición necesaria que explica por qué muchos de esos mismos países están haciendo también enormes avances en la mejora de la situación sanitaria, el grado de instrucción, el nivel de vida y la reducción de la pobreza. Como las Naciones Unidas observaron en 2013, “nunca antes en la historia, las condiciones de vida y las perspectivas de futuro de tantas personas habían cambiado tanto ni tan rápido” (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2013). Al mismo tiempo, la reciente disminución del ritmo de crecimiento en varios países en desarrollo (aunque no en la mayoría de ellos) a raíz de la gran recesión económica de 2008-2009 nos recuerda que el progreso futuro no es inevitable ni irreversible. La integración eficaz en una economía mundial turbulenta, volátil y en constante cambio es un proceso difícil para los países en desarrollo, y se complica aún más por la necesidad de distribuir internamente los beneficios y costos del crecimiento y del ajuste de la economía con objeto de preservar el apoyo político para la apertura del comercio. Varios obstáculos económicos y políticos -creados en el interior o procedentes del exterior- pueden aún frenar a los países en desarrollo en su actual trayectoria de crecimiento.

Por encima de todo, la expansión continua de los países en desarrollo dependerá del mantenimiento de una economía mundial abierta. Ese proceso se ha hecho aún más difícil a medida que ha cobrado importancia. Del mismo modo que la expansión del comercio transforma el desarrollo -creando nuevas oportunidades de exportación,

mejorando el acceso al capital y los recursos y estimulando la divulgación, la adaptación y la innovación tecnológicas-, el auge del mundo en desarrollo transforma a su vez el sistema de comercio. Las economías en rápido proceso emergente, como es el caso de China, están generando una cuantiosa y nueva demanda de materias primas e insumos manufactureros y arrastrando en su estela a las demás economías en desarrollo, al tiempo que ofrecen nuevos mercados para la maquinaria, los servicios y las tecnologías de los países industrializados. Es posible que las economías en desarrollo estén incrementando su participación en el comercio mundial, pero todos los países registran una expansión de su comercio. Sin embargo, el vertiginoso crecimiento de los nuevos gigantes comerciales exige ajustes y adaptaciones a todas las economías, tanto desarrolladas como en desarrollo. El resultado es una economía mundial más compleja y de múltiples velocidades y rumbos.

No solo está desplazándose la capacidad comercial, sino también las relaciones comerciales. La expansión de las cadenas mundiales de suministro -cuyos eslabones son economías nacionales que participan en sistemas de producción integrados a nivel mundial- está reforzando profundamente la interdependencia económica. Lo mismo ocurre con el crecimiento del comercio de servicios en los últimos años. En un mundo cada vez más interconectado, la coordinación de las normas y las políticas mundiales que ofrece el sistema multilateral de comercio son más necesarias que nunca.

1. Cuatro tendencias comerciales recientes

La primera de las cuatro tendencias destacadas en el presente informe es el auge económico de las economías en desarrollo y emergentes, que se analiza a fondo en la sección B. No es casualidad que el aumento del nivel de vida en las regiones en desarrollo desde 2000 haya ido estrechamente unido a la creciente participación de esos países en el comercio mundial. Al adoptar una política de apertura e integración del comercio, esos países tienen ahora acceso no solo al capital, la tecnología y los recursos necesarios para alimentar su rápida industrialización, sino también a una enorme y cada vez mayor demanda exterior para la vertiginosa expansión de sus exportaciones.

El viejo modelo del comercio mundial dominado por las economías avanzadas del Norte está transformándose a medida que las economías emergentes del Sur se convierten en nuevos polos de expansión comercial. El comercio Sur-Sur -es decir, el comercio entre economías emergentes y otras economías en desarrollo-, que representaba aproximadamente el 8% del comercio mundial en 1990, ha crecido hasta el 25% en la actualidad y, según las previsiones, llegará al 30% para 2030. Los corredores comerciales entre Asia y América del Norte y entre Asia y Europa son ya más importantes que el viejo corredor comercial trasatlántico, al tiempo que

los corredores comerciales entre África y Asia o entre América Latina y África cobran cada vez más importancia. Incluso a medida que la participación del Sur en el comercio mundial aumenta, el comercio mundial en su conjunto sigue creciendo, lo que significa que los países en desarrollo disponen de mercados cada vez más ricos y diversos para sus exportaciones. En pocas palabras, el auge de las nuevas potencias comerciales es un juego de suma positiva.

Pero, a pesar de esos avances, los países en desarrollo tienen aún ante sí un largo camino, ya que les falta mucho para alcanzar a los países industriales respecto de un gran número de importantes indicadores económicos. Porciones significativas de sus poblaciones viven por debajo del umbral de pobreza. En las economías emergentes, los ingresos siguen representando una fracción mínima en comparación con las economías desarrolladas. Aunque el actual éxito exportador de las economías emergentes muestra nuevas oportunidades y coyunturas para los demás países en desarrollo, el ritmo de crecimiento sigue siendo desigual entre los países en desarrollo. Algunos de ellos registran tasas de crecimiento elevadas y sostenidas, otros se esfuerzan por rebasar sus niveles de ingresos medianos, y es posible que otros estén quedándose rezagados. En el presente informe se pone de relieve la creciente importancia de los países en desarrollo en el sistema mundial de comercio y se examina de qué forma la OMC puede desempeñar una función cada vez más decisiva en el avance hacia los diversos objetivos de desarrollo de esos países.

Una segunda tendencia conexas, que se examina en la sección C, es la creciente integración de la producción mundial, y especialmente la expansión de las cadenas de suministro, que está transformando la naturaleza del comercio y la forma en la que los países en desarrollo "se conectan" a la economía mundial. En conjunto, la reducción de los costos de transporte y logística, la mejora de las tecnologías de la información y la mayor apertura de las economías han hecho más fácil la producción "desagregada", no solo dentro de los países, sino también entre ellos. En la actualidad, cuatro quintas partes del comercio mundial se canalizan a través de multinacionales que establecen las diversas etapas o tareas del proceso productivo en las ubicaciones más rentables del planeta.

Mientras que, en el pasado, las cadenas de valor funcionaban básicamente entre Norte y Sur, en la actualidad hay también una expansión de las cadenas de valor Sur-Sur. En lo que respecta a los países en desarrollo, las cadenas de valor pueden allanar el camino de acceso a la economía mundial al incorporar a esos países a las redes de comercio establecidas y, de ese modo, reducir los costos de su integración económica y permitirles centrarse en los productos o sectores en los que tienen ventaja comparativa, sin necesidad de disponer de una base industrial amplia. Las cadenas de valor influyen también en las estrategias de integración comercial de los países en desarrollo.

Mientras que los bienes o componentes intermedios representan aproximadamente el 25% del contenido de las importaciones -promedio que tiende a aumentar con el tiempo- y casi el 30% del comercio de mercancías, el incremento de las exportaciones depende directamente del aumento de las importaciones y la supresión de los obstáculos a la importación de insumos. Dado que las cadenas de valor requieren la integración de las plataformas de producción, y no solo la existencia de corrientes comerciales internacionales, esos obstáculos pueden ser desde barreras arancelarias y atascos en las redes de transporte hasta normas diferentes, restricciones a la inversión y proveedores de servicios poco eficaces. El mundo emergente de "producción desagregada" ofrece nuevas e importantes oportunidades de expansión y desarrollo del comercio, al tiempo que pone de manifiesto las diferencias en la capacidad de integración de los países -o la calidad de esa integración-, así como el costo que entraña quedarse al margen.

Una tercera y acusada tendencia, que se examina en la sección D, es el aumento de los precios de los productos agrícolas y los recursos naturales a partir de 2000. Debido a que, en los últimos tiempos, algunas de las economías en desarrollo en más rápido crecimiento de Oriente Medio, África y América Latina se han convertido en importantes exportadores de productos básicos, la atención no se centra ya en la forma de diversificación de las economías en desarrollo al margen de los recursos naturales, sino en el modo de reforzar su ventaja comparativa en la explotación de esos recursos, beneficiarse más (y más ampliamente) de ellos y reducir los efectos adversos de los ciclos de expansión y recesión que suelen caracterizar a sus mercados. En la presente sección se especifican varias cuestiones primordiales que han de abordarse para que los países en desarrollo con ventaja comparativa real o potencial en materia de agricultura o recursos naturales se beneficien del incremento de los precios de los productos básicos. Entre esas cuestiones figuran la reducción de las formas nuevas y menos transparentes de protección del comercio, la garantía de unas tasas de rentabilidad adecuadas en la explotación de los recursos naturales y la solución de problemas sociales y ambientales decisivos para lograr un crecimiento sin exclusiones y sostenible.

A medida que se ha hecho más interconectada a través de las corrientes de comercio, inversiones, tecnología y personas, la economía mundial se ha hecho también más interdependiente. Este es el aspecto examinado en la sección E. Si bien es cierto que los beneficios económicos de una integración más amplia y estrecha se propagan ahora con mayor rapidez entre países y regiones, lo mismo ocurre con los costos económicos, como pudo comprobarse cuando la onda expansiva de la crisis financiera de 2008 y la posterior contracción de la actividad económica dejaron sentir sus efectos en todo el mundo. Actualmente, las decisiones de política adoptadas en un país pueden tener efectos derivados simultáneos, y con frecuencia inesperados, en muchos países distantes. Esos efectos pueden convertirse en serios reveses

para los países en desarrollo, especialmente para los más pequeños y pobres, que carecen de mecanismos amortiguadores eficaces y son los más vulnerables a la inestabilidad económica.

Sin embargo, la interdependencia y la diversificación crecientes de la economía mundial también aportan grandes beneficios. Sin el crecimiento sólido y robusto del mundo en desarrollo a partir de 2008, especialmente de China y la India, las consecuencias económicas de la reciente desaceleración mundial habrían sido mucho peores. A diferencia de lo ocurrido en crisis pasadas -por ejemplo, en la del decenio de 1930-, el sistema económico mundial ha resultado sorprendentemente flexible frente a la gran recesión de 2008-2009. En la sección E se estudian las enseñanzas derivadas de la reciente crisis en lo que respecta a la reducción de los riesgos y la promoción de la seguridad en tiempos de inestabilidad mundial.

Las secciones B a E siguen una estructura similar al examinar las oportunidades y desafíos que representan esas cuatro tendencias comerciales para los países en desarrollo. En primer lugar, se ofrecen datos generales y simplificados sobre estas tendencias y sus factores determinantes. A continuación, se analizan los efectos de las tendencias para el desarrollo, y se pone de manifiesto que la participación en las cadenas de suministro, el aumento de los precios de los productos básicos y la recesión mundial han intervenido de forma significativa en la diferente evolución del desarrollo entre los distintos países durante los 15 últimos años. Por último, en esas secciones se especifican las políticas que han resultado eficaces para las economías emergentes y se destacan los obstáculos que deben suprimirse para que los demás países en desarrollo se beneficien de esas tendencias y las políticas adicionales que pueden ser necesarias para aprovechar al máximo los beneficios y reducir los riesgos.

Sobre la base de ese análisis, en la sección F se muestra de qué forma las normas y prácticas vigentes de la OMC dan respuesta a los desafíos del desarrollo, y que las flexibilidades actualmente disponibles para los países en desarrollo y menos adelantados en la aplicación de esas normas comerciales pueden facilitar su integración.

La expansión del comercio puede ser esencial para el desarrollo, pero apenas suficiente. Los países que han logrado transformar la expansión del comercio y de la economía en un sistema de desarrollo sin exclusiones, sostenible y de amplia base -medido por sus resultados de mejora de la situación sanitaria, aumento del nivel educativo, incremento de las oportunidades para las mujeres o reducción de la pobreza- han aplicado también una gama de políticas que no solo ponen en común los beneficios (y los costos) de la apertura del comercio, sino que aseguran que las sociedades estén preparadas para beneficiarse de la integración económica mundial. Aunque tales políticas quedan básicamente fuera del alcance del presente informe, en él se examinan la distribución de esos ingresos -al margen de los ingresos por habitante- y la calidad

del medio ambiente como dimensiones de desarrollo. Esta perspectiva amplia es también útil para entender de qué forma el sistema multilateral de comercio puede contribuir a crear condiciones de desarrollo más inclusivas y ambientalmente sostenibles y, por consiguiente, reforzar el apoyo popular necesario para proseguir la apertura del comercio y la cooperación económica mundial.

El alcance y la escala de la última etapa de desarrollo económico mundial han sido tales que pueden parecer efecto de una revolución, pero son más bien resultado de una evolución basada en tendencias que se iniciaron hace 200 años durante la revolución industrial. En la sección siguiente se examinan esas tendencias desde una perspectiva histórica, no solo para entender mejor la relación entre comercio y desarrollo, sino también para tratar de averiguar el rumbo que tomará el proceso en los próximos años.

2. Desarrollo y comercio: análisis histórico

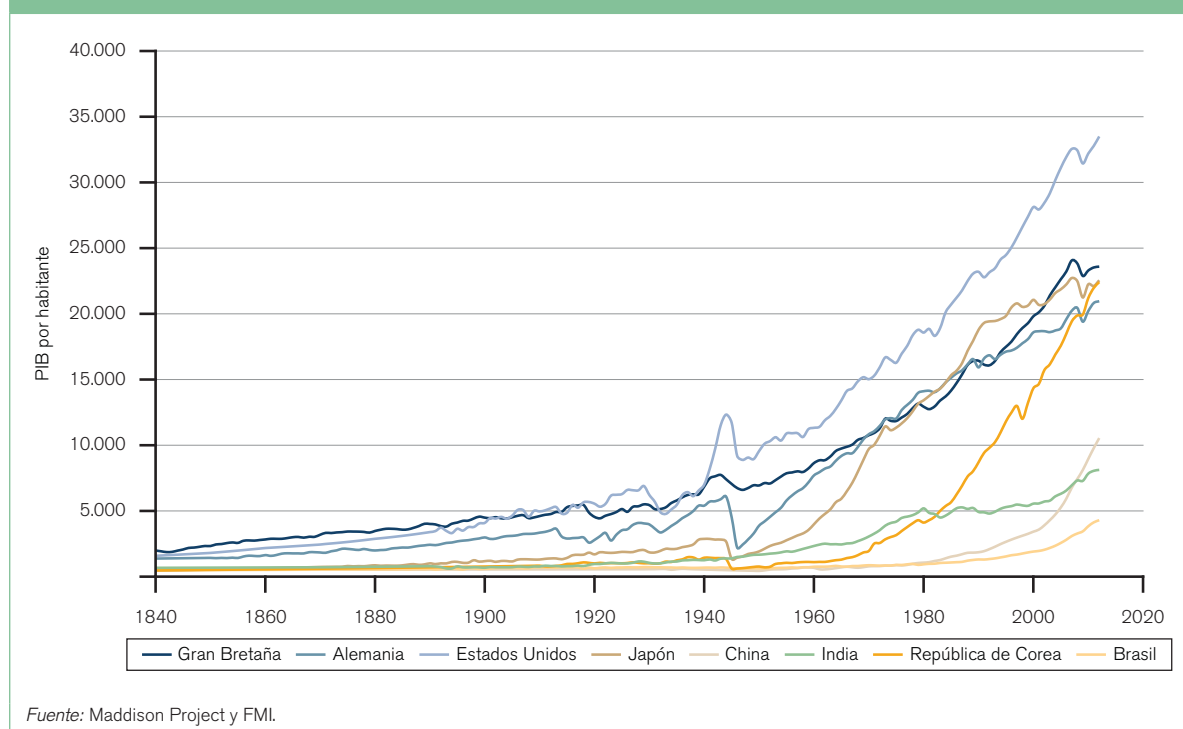
(a) Desarrollo económico mundial: ampliación, profundización y aceleración

Hace 200 años, como resultado de la revolución industrial, el mundo inició un período de crecimiento económico sin precedentes que continúa en nuestros días. En un primer momento, los avances económicos fueron lentos y limitados geográficamente, pero de modo gradual fueron cobrando velocidad y ampliando su radio de acción, y cada etapa u oleada de desarrollo económico mundial fue más rápida y más amplia que la anterior (véase el gráfico A.1).²

En la primera etapa, que tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XIX, Gran Bretaña, otros varios países de Europa Occidental y América del Norte, pioneros de la industrialización, tomaron la delantera al resto del mundo en un proceso que se ha denominado "la gran divergencia" (Pritchett, 1997). Un empuje posterior, que tuvo lugar tras la segunda guerra mundial, permitió a las economías en rápido desarrollo de esa época -el Japón y las nuevas economías industriales- ponerse rápidamente a la altura del Occidente desarrollado, a pesar de que los países industriales avanzados redoblaron su ventaja sobre las economías más pobres y menos adelantadas que habían quedado atrás.

La última etapa, que empezó en el decenio de 1980, ha llevado a gran parte del mundo en desarrollo, incluidos los dos gigantes, China y la India, a emprender finalmente sus propios procesos de rápida industrialización. Esa "gran convergencia" que, en muchos aspectos, apenas está empezando, representa la más amplia y rápida fase de recuperación económica que ha tenido lugar hasta ahora. Como explica sucintamente Martin Wolf, "nunca antes tantas personas -o una porción tan grande de la población mundial- disfrutaron de mejoras tan considerables del nivel de vida" (Wolf, 2004).

Gráfico A.1: PIB por habitante en una selección de países, 1840–2012
(en dólares internacionales Geary-Khamis de 1990)



Esta espiral de desarrollo cada vez más rápida y amplia solo fue posible porque la economía mundial se hizo más abierta e integrada. En cada fase, la expansión del comercio fue un poderoso motor de desarrollo económico, al abrir nuevos mercados, mejorar el acceso a las materias primas, promover la especialización internacional y estimular la difusión y la innovación tecnológicas, lo que, a su vez, determinó una nueva expansión del comercio.

En cada una de esas fases históricas, uno de los principales retos ha sido desarrollar normas y estructuras internacionales capaces de ayudar a los países a coordinar sus intereses económicos cada vez más internacionales y gestionar las poderosas fuerzas y tensiones generadas por el cambio económico, tales como la importancia creciente de los nuevos poderes económicos, la difusión de la tecnología, y la producción y la consolidación de la integración económica mundial. Los períodos de apertura económica relativa -después de mediados del siglo XIX, a partir de 1945 y al término de la Guerra Fría- han coincidido en general con fases de desarrollo económico mundial, mientras que los períodos de fragmentación del comercio y proteccionismo -sobre todo durante la época de entreguerras- han registrado estancamientos o retrocesos del desarrollo económico.

(b) La primera etapa: los pioneros de la industrialización

A pesar de su nombre, la revolución industrial tuvo comienzos modestos. Aunque Gran Bretaña fue el primer país industrializado -ventaja debida en parte a su acceso

a vastos mercados coloniales extranjeros y su pronta adopción del libre comercio-, su crecimiento económico inferior al 1% anual durante la primera mitad del siglo XIX fue poco importante en comparación con los niveles alcanzados posteriormente. Solo cuando otros de los primeros "países en desarrollo", tales como Alemania, Francia, los Países Bajos, Bélgica y, más tarde, los Estados Unidos, empezaron a ponerse a la altura de Gran Bretaña a partir de mediados del siglo XIX, el mundo experimentó el primer período importante de rápida expansión económica.

Entre 1870 y 1913, el PIB mundial por habitante aumentó a un ritmo del 1,3% anual, en comparación con el 0,5% entre 1820 y 1870 y el 0,07% entre 1700 y 1820 (Maddison, 2001). El comercio, cuya expansión fue cuatro veces más rápida que la producción mundial, constituyó una fuerza decisiva de crecimiento económico y difusión tecnológica a lo largo de ese período, sobre todo debido a las innovaciones introducidas en el transporte y las comunicaciones -barcos de vapor, ferrocarriles y cables telegráficos-, pero también a la propagación de las políticas de apertura del comercio y cambiarias. A veces, ese período se menciona como la "primera era de globalización", pero, en realidad, solo un pequeño grupo de países de Europa y sus antiguas colonias registraron un desarrollo dinámico, mientras que la inmensa mayoría de la población mundial, especialmente de Asia, América Latina y África, avanzó poco o nada. Esa divergencia creciente de los niveles de vida y riqueza entre el "núcleo" de rápida industrialización de la economía mundial y la "periferia" preindustrial se convirtió en un rasgo característico del paisaje económico mundial durante gran parte de los dos siglos posteriores.

(i) El final de las distancias

Los grandes avances registrados por las tecnologías del transporte y las comunicaciones en el siglo XIX fueron a la vez efecto y causa del desarrollo económico (véase el gráfico A.2). Para finales del decenio de 1830, los buques de vapor cruzaban regularmente el Atlántico, en el decenio de 1850 habían empezado a viajar hasta África Meridional y Oriental y, tras la apertura del canal de Suez en 1869, que creó un importante atajo en el camino hacia Asia, los buques de vapor transoceánicos empezaron a cubrir también las rutas comerciales del Lejano Oriente, confirmando su dominio del comercio mundial (Landes, 1969).

El ferrocarril fue otro avance decisivo del transporte a comienzos de la revolución industrial. En 1825 se inauguró la primera línea de transporte por ferrocarril, que cubría el trayecto entre Stockton y Darlington, y la iniciativa fue pronto copiada, no solo en Gran Bretaña, sino también en el resto de Europa, el continente americano y, para finales de siglo, también en Asia y América Latina. En 1869, las costas Este y Oeste de los Estados Unidos quedaban unidas por una línea transcontinental de enorme importancia, no solo para la colonización del Oeste, sino para comunicar los vastos territorios del interior del país con los mercados mundiales (O'Rourke y Findlay, 2007). En 1885 se finalizó el ferrocarril del Pacífico en el Canadá y, en 1903, el ferrocarril transiberiano. En el decenio anterior a la primera guerra mundial hubo también una gran actividad de construcción de ferrocarriles en la Argentina, la India, Australia, China y otros países. La longitud de las líneas férreas pasó de 191.000 km en 1870 a casi 1 millón de km en 1913 (Fogel, 1964). Los grandes avances de la refrigeración a partir del decenio de 1830 reforzaron la importancia de los buques de vapor y los ferrocarriles e hicieron posible el transporte de carne y mantequilla refrigeradas a grandes distancias (Mokyr, 1990).

Otras tecnologías contribuyeron a reducir el costo de las comunicaciones. El telégrafo, introducido a mediados del siglo XIX, fue tan revolucionario como los buques de vapor y los ferrocarriles, y marcó el comienzo de la moderna era de las comunicaciones mundiales instantáneas. El primer mensaje telegráfico que cruzó el Atlántico se transmitió en agosto de 1858, e hizo que el tiempo necesario para establecer comunicaciones entre Europa y América del Norte se redujese de 10 días -tiempo necesario para enviar un mensaje por barco- a apenas unos minutos. Al final del siglo XIX, los cables de propiedad británica, francesa, alemana y estadounidense enlazaban Europa y América del Norte mediante una compleja red de comunicaciones telegráficas. Los vapores transoceánicos que ponían en contacto mercados distantes, los ferrocarriles que acortaban las distancias entre los centros industriales emergentes y el telégrafo que interconectaba los centros financieros hicieron posible un aumento súbito del comercio y las inversiones mundiales.

(ii) Cooperación internacional minimalista

Aunque la tecnología fue lo que más estimuló el comercio y la integración en la segunda mitad del siglo XIX, también

fue importante la propagación de las políticas económicas liberales. En primer lugar, entre 1846 y 1860, Gran Bretaña suprimió unilateralmente un gran número de obstáculos arancelarios y restricciones comerciales (en virtud de las denominadas leyes de la navegación y de los granos), lo que constituyó un poderoso avance hacia un comercio internacional más abierto. Además, en 1860, Gran Bretaña negoció el Tratado Cobden–Chevalier con Francia, en virtud del cual se redujeron los obstáculos al comercio entre las dos mayores economías del mundo en régimen condicional de la nación más favorecida (NMF) y se creó un incentivo para que otros países europeos firmasen acuerdos comerciales bilaterales de ese tipo. Por último, en el decenio de 1870, y también por iniciativa de Gran Bretaña, las principales economías del mundo adoptaron el patrón oro y tipos de cambio fijos, lo que tal vez fue el pilar más importante de la estabilidad económica mundial durante ese período.

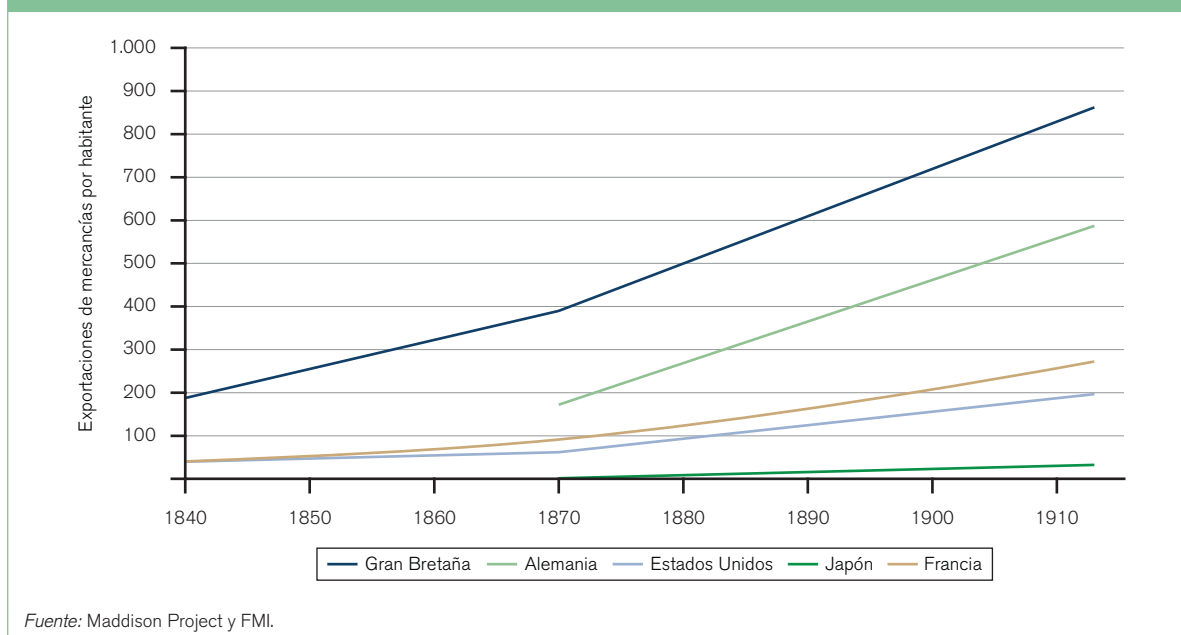
Si bien esas medidas institucionales se orientaban principalmente a los países europeos, el lugar de Europa como epicentro económico mundial y sus extensos lazos imperiales y coloniales determinaban la entrada automática (e involuntaria) de enormes porciones de la economía mundial en el sistema de comercio abierto construido a partir de 1860. Las colonias francesas, alemanas, belgas y holandesas adoptaron básicamente los mismos códigos arancelarios que sus metrópolis, al tiempo que la mayor parte de los territorios dependientes de Gran Bretaña, tales como la India, aplicaban los mismos derechos arancelarios bajos y no discriminatorios a las importaciones extranjeras y a las británicas. Cuando los países en desarrollo trataban de oponer resistencia a la apertura al comercio y la inversión extranjeros, las potencias occidentales estaban dispuestas a utilizar la fuerza militar para mantener abiertos los mercados, como ocurrió durante la Guerra del Opio entre Inglaterra y China (1839-1842), o cuando el comodoro Perry de la Marina estadounidense abrió el Japón al comercio occidental bajo amenaza de utilizar la fuerza en 1853.

Esa combinación de cambios tecnológicos, creciente importancia de la apertura del comercio y migraciones masivas impulsó un período de extraordinaria integración económica. El historiador de la economía Kevin O'Rourke sostiene que "el más asombroso período de integración económica internacional que el mundo ha conocido hasta la fecha fue el transcurrido entre los años 1870 y la Gran Guerra". La apertura -es decir, la participación del comercio en la producción- aumentó de modo constante y pasó del 1% en 1820 al 7,6% en 1913, nivel nunca superado hasta el decenio de 1960 (Maddison, 2001).

(iii) Especialización a nivel mundial, a la espera de las cadenas de valor mundiales

Aunque los últimos años del siglo XIX no conocieron algo tan complejo y avanzado como las actuales cadenas de valor mundiales, los indicios de la especialización internacional cada vez mayor, la "desagregación" de la producción mundial y la generalización de las inversiones extranjeras

Gráfico A.2: Exportaciones de mercancías por habitante de una selección de economías, 1840–1913 (en dólares EE.UU. de 1990)



eran ya evidentes. Con la llegada de los buques de vapor y los ferrocarriles, los centros industriales del mundo tuvieron repentinamente acceso a una gran diversidad de productos básicos, al tiempo que las nuevas manufacturas empezaron a inundar los mercados mundiales.

El comercio transoceánico de cereales, metales, textiles y otros productos básicos a granel –así como de productos manufacturados– se hizo cada vez más frecuente en la segunda mitad del siglo XIX. El comercio mundial y la estabilidad de los tipos de cambio favorecieron las salidas masivas de capital extranjero durante ese período, especialmente desde Gran Bretaña, que invirtió aproximadamente la mitad de sus ahorros en el extranjero, pero también desde Francia y Alemania. Gran parte de esas inversiones se destinó a la construcción de ferrocarriles en los Estados Unidos, el Canadá, Rusia, América Latina y Asia, lo que reforzó la integración económica y aceleró el crecimiento. El período de 1870 a 1913 se caracterizó también por las migraciones internacionales a gran escala y la salida de 17,5 millones de personas de Europa hacia América y Australasia, lo que consolidó aún más la integración económica mundial. Lo más asombroso de ese nuevo sistema económico mundial es que se basaba en normas y acuerdos sencillos, aunque frágiles, y no en una red de organizaciones internacionales diseñadas para “gestionar” la economía mundial.

Uno de los factores que más contribuyeron a la rápida industrialización de Europa a lo largo del siglo XIX fue la enorme superficie de tierras fértiles de América, que pudieron destinarse al cultivo de las grandes cantidades de alimentos necesarios para nutrir a una población europea en rápida expansión, lo que permitió liberar mano de obra y tierras de Europa para proseguir la industrialización (Pomeranz, 2000). A pesar del rápido crecimiento demográfico y la escasa

tierra cultivable, los precios de los alimentos dejaron de subir en Gran Bretaña en el decenio de 1840 y empezaron a descender a partir de entonces, lo que facilitó la supresión de las leyes de los granos que habían impuesto elevados derechos a las importaciones de áridos (O'Rourke y Williamson, 1999; O'Rourke y Findlay, 2007).

El descenso de los precios de los alimentos benefició a los trabajadores industriales y los consumidores urbanos, contribuyendo a impulsar aún más la industrialización y la urbanización, pero perjudicó a los terratenientes y la mano de obra agrícola. En el decenio de 1870, el sector agrícola británico daba empleo a menos de la cuarta parte de su población activa. Además, Gran Bretaña absorbía más de la cuarta parte de las exportaciones mundiales, principalmente de productos alimenticios y materias primas, y era el principal exportador de productos manufacturados y el mayor proveedor de servicios relacionados con el comercio, tales como servicios de transporte marítimo, de financiación del comercio y de seguros.

Al tiempo que los agricultores de los países industrializados se enfrentaban a una mayor competencia de los productores agrícolas altamente competitivos del Nuevo Mundo, los productores artesanales de los países en desarrollo se veían en creciente desventaja competitiva frente a los productores de uso más intensivo de capital y tecnología del Norte en rápido proceso de industrialización, a menudo protegidos por barreras arancelarias (por ejemplo, las leyes sobre el calicó de 1690-1721, que protegían la industria textil británica frente al aumento repentino de importaciones procedentes de la India) (Bairoch y Kozul-Wright, 1996). Tal vez sea exagerado sostener, como hizo el historiador de la economía Paul Bairoch, que las entradas masivas de productos manufacturados europeos, particularmente de textiles y prendas de vestir, dieron por resultado la “desindustrialización”

del mundo en desarrollo, pero es indudable que, en la segunda mitad del siglo XIX, fue constante la consolidación del predominio manufacturero del Norte. La destrucción de la industria textil de la India fue un ejemplo especialmente destacado, pero procesos similares tuvieron lugar en China, América Latina y Oriente Medio (Bairoch y Kozul-Wright, 1996). Según Bairoch, la participación del mundo en desarrollo en la producción manufacturera mundial descendió de más de un tercio a menos de la décima parte entre 1860 y 1913 (Bairoch, 1982). Solo en el siglo XX, el creciente predominio manufacturero del Norte sobre el Sur empezó a cambiar de signo.

(iv) Convergencia del núcleo industrializado, pero divergencia entre el núcleo y la periferia

La "primera era de la globalización" no llegó a tener alcance mundial. Cuando los primeros países industrializados dejaron atrás al resto de países preindustriales (Pomeranz, 2000) empezó a surgir un nuevo y desigual paisaje económico mundial, caracterizado por un "núcleo" europeo cada vez más orientado hacia la actividad manufacturera y una "periferia" básicamente colonial que suministraba las materias primas (O'Rourke y Findlay, 2007).

Aunque la especialización por productos reportó beneficios económicos significativos a algunos países -por ejemplo, en la segunda mitad del siglo XIX, la Argentina y México registraron tasas de crecimiento situadas entre las más elevadas del mundo-, en otros muchos el progreso económico fue modesto o inexistente. China, que poseía la mayor economía del mundo en 1820, registró una reducción de su PIB por habitante de más del 1% al año entre 1870 y 1913. La India, otros países asiáticos y África tuvieron resultados algo mejores, pero sus ingresos por habitante apenas aumentaron en la cuarta parte durante ese período (Maddison, 2001). Mientras tanto, el acceso de los países industrializados a materias primas más baratas y vastos mercados para sus productos manufacturados les permitió avanzar a un ritmo mucho más rápido que el resto del mundo, tanto desde el punto de vista económico como tecnológico. En 1860, los tres países industriales más importantes -Gran Bretaña, Alemania y los Estados Unidos- representaron más de la tercera parte de la producción mundial total; para 1913, su participación era ligeramente inferior a las dos terceras partes de un total mucho mayor. En 1820, el PIB por habitante de los países más ricos del mundo era aproximadamente el triple del que tenían los países más pobres; en 1913, la proporción era de 10 a 1 (Maddison, 2001).

(c) El período de entreguerras: efectos de la catástrofe y estancamiento del desarrollo

La tendencia a la integración mundial se invirtió entre 1914 y 1945 como resultado de una serie de conmociones políticas -guerra, depresión y nacionalismo económico- que afectaron al sistema internacional. A su vez, ese cambio

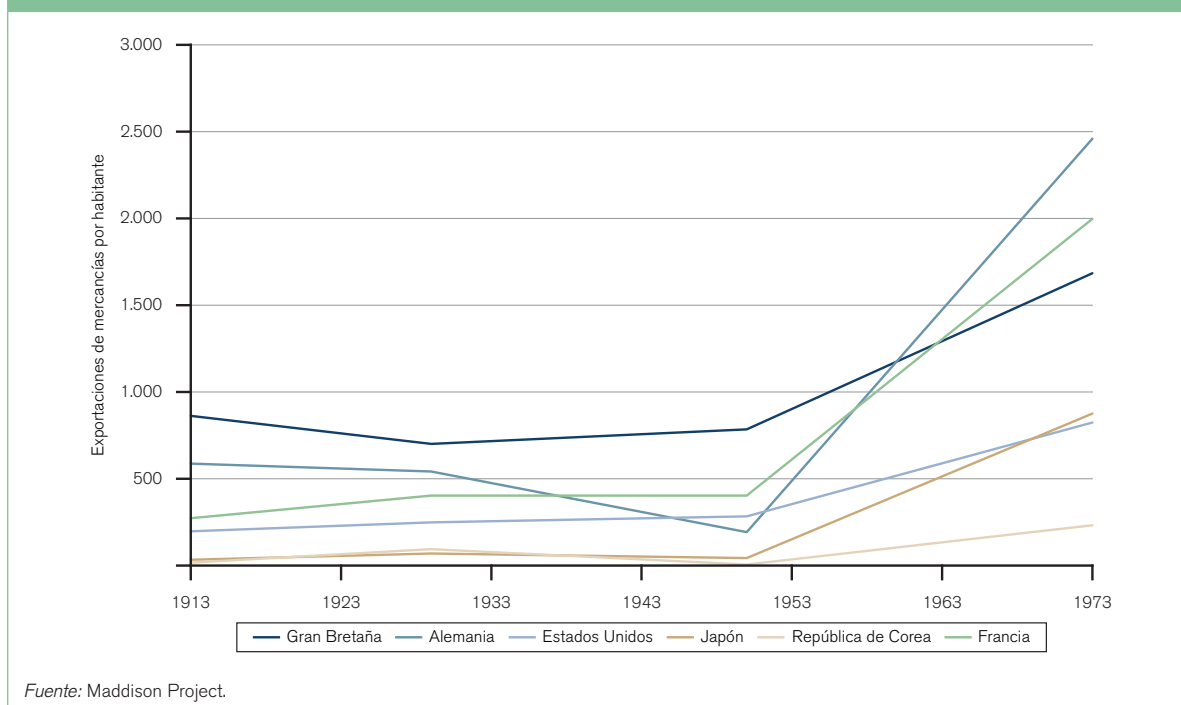
de tendencia provocó en buena medida la paralización del desarrollo económico en muchas regiones y, en el caso de Europa, su retroceso. La economía mundial creció a un ritmo mucho más lento que durante el período 1870-1913, el comercio mundial creció mucho menos que los ingresos mundiales, y el grado de desigualdad entre regiones siguió aumentando (Maddison, 2001). Sin embargo, hubo excepciones. Aunque las "potencias dominantes" de los Estados Unidos y Gran Bretaña sufrieron considerables bajas de guerra y la desviación de los recursos hacia el esfuerzo bélico, se libraron de muchos de los aspectos más destructivos del conflicto y se beneficiaron del suministro de armas, municiones y recursos a Europa. Mientras tanto, América Latina y África apenas resultaron afectadas por la alteración del comercio mundial y, de hecho, se beneficiaron de la desorganización temporal de los proveedores de productos básicos europeos.

La primera guerra mundial fue un desastre sin paliativos. Dieciséis millones de personas murieron y otros 20 millones sufrieron heridas. Tras la guerra, Alemania hubo de hacer frente al pago de cuantiosas reparaciones, Francia perdió dos terceras partes de sus inversiones extranjeras y Gran Bretaña experimentó importantes pérdidas en su flota mercante, liquidó gran parte de sus inversiones en el extranjero y acumuló una cuantiosa deuda exterior. El trazado de las fronteras se modificó radicalmente en Europa debido a la reducción del territorio alemán y al desmembramiento de los imperios austriaco, ruso y turco, y ello dio lugar a nuevos obstáculos arancelarios y zonas monetarias, alteraciones en las rutas de transporte y enormes problemas de dislocación y ajuste. La guerra causó un descenso del PIB en la mayoría de los países de Europa Occidental, que fue más acusado en Bélgica, Francia y Austria. En Europa Occidental, los niveles del PIB anteriores a la guerra no se recuperaron hasta 1924.

No obstante, el mundo dio algunos pasos preliminares hacia la reconstrucción del orden anterior a la guerra con el retorno al patrón oro en 1925 y la iniciación de nuevas negociaciones comerciales bilaterales en 1927. Sin embargo, esos tímidos progresos fueron pronto interrumpidos por la Gran Depresión de 1929-1933. Una serie de medidas erróneas de política adoptadas en respuesta a la caída de la Bolsa de Wall Street en 1929 dieron lugar rápidamente al impago generalizado de deudas, la huida masiva de capitales de Europa a los Estados Unidos y el hundimiento de la demanda mundial. La equivocada legislación arancelaria Smoot-Hawley de los Estados Unidos de 1929-1930 -que incrementó cuantiosamente los aranceles aplicados por los Estados Unidos a las mercancías importadas- determinó a su vez la interrupción de la apertura del comercio.

La oleada de proteccionismo comercial desatada por el incremento arancelario de los Estados Unidos -exacerbada por la caída de los precios de las importaciones- dio lugar a la reducción del volumen del comercio mundial en más de la cuarta parte durante los años siguientes; su nivel máximo de 1929 no volvió a alcanzarse hasta 1950

Gráfico A.3: Exportaciones de mercancías por habitante en una selección de economías, 1913–1973
(En dólares EE.UU. de 1990)



(Eichengreen e Irwin, 2010). El cambio de coyuntura económica fue más grave en los Estados Unidos, debido al hundimiento de su sistema financiero, pero los efectos de la depresión se sintieron en toda Europa y América. El PIB mundial descendió más durante la depresión que durante la primera guerra mundial. Al socavar la cooperación internacional y espolear los regímenes militaristas de Alemania, Italia y el Japón, la depresión sentó también las bases para el estallido de la segunda guerra mundial.

La segunda guerra mundial fue aún más devastadora que la primera, dejando más de 80 millones de muertos, gran parte de Europa y partes de Asia destruidas y la economía internacional en ruinas. El conflicto bélico dio también lugar a la guerra civil en China y marcó el comienzo de la desintegración de los imperios británico, holandés y francés. Sin embargo, la experiencia de otras regiones fue muy diferente. En los Estados Unidos, por ejemplo, la producción se duplicó durante los años de guerra (a un ritmo de crecimiento del 13% anual) cuando la gran capacidad económica no utilizada tras la depresión se movilizó a consecuencia del esfuerzo bélico. La producción aumentó en América Latina casi en la cuarta parte, debido a la demanda de sus exportaciones de productos básicos como resultado de la guerra, y también se incrementó en Asia y África.

(d) La segunda etapa de desarrollo: la “edad de oro” del crecimiento tras la guerra

La segunda etapa de desarrollo económico abarcó desde los años inmediatamente posteriores a la segunda guerra mundial hasta comienzos del decenio de 1970 -la

denominada “edad de oro” de la prosperidad-, período en el que el PIB mundial creció a un ritmo del 4,9% anual y el comercio mundial registró una expansión aún más extraordinaria del 7% anual. Los Estados Unidos, con una tasa de crecimiento superior al 2,5% anual, consolidaron su posición como líder económico e industrial mundial, pero los países europeos lograron tasas de crecimiento incluso más elevadas que pusieron de manifiesto su gran potencial de recuperación tras la depresión y la guerra y equiparación con los avances tecnológicos de los Estados Unidos (véase el gráfico A.3).

Sin embargo, el acontecimiento económico más llamativo de la edad de oro fue el rápido crecimiento de los países nuevamente industrializados del Asia Oriental, que salvaron rápidamente la distancia que los separaba del Occidente avanzado. Entre 1950 y 1973, el Japón, “milagro” de economía en desarrollo de esa época, creció a un asombroso ritmo medio del 10% anual -comparable a las espectaculares tasas de crecimiento recientemente logradas por China-, debido en parte a su esfuerzo de recuperación de la guerra, pero sobre todo a su empeño por ponerse a la altura de los países industriales más importantes (Takatoshi, 1996). Su imparable ascenso basado en las exportaciones constituyó un modelo para el crecimiento posterior de Asia. En algunos aspectos, la trayectoria de crecimiento económico de la República de Corea fue incluso más extraordinaria, ya que tuvo una mayor duración. A pesar de ser uno de los países más pobres del mundo al acabar la guerra de Corea de 1950-1953, la República de Corea registró tasas de crecimiento del 10% anual en los decenios inmediatamente posteriores a la guerra, del 9% en los decenios de 1970 y 1980, y del

6,6% en el decenio de 1990, lo que representa la tasa de crecimiento sostenido más rápida de la historia, basada en buena medida en un crecimiento del comercio incluso más rápido. La razón entre sus exportaciones de mercancías y su PIB aumentó del 0,7% en 1950 al 36,3% en 1998 (Wolf, 2004). Otros "tigres" asiáticos, tales como el Taipei Chino; Hong Kong, China; y Singapur, avanzaron también a un ritmo similar y sin precedentes. Como resultado, no solo se produjo una expansión del "núcleo" industrial, sino que se amplió aún más la diferencia entre el mundo rico y el mundo pobre preindustrial.

China, que sufrió 12 años de guerra entre 1937 y 1949, apenas creció en los decenios de 1950 y 1960. Aunque África tenía en 1950 un PIB por habitante ligeramente superior al de Asia, sus ingresos por habitante crecieron apenas a un ritmo del 1,8%, el más lento de la edad de oro. América Latina, que había tenido mejores resultados que cualquier otra región durante los años de entreguerras, registró también un crecimiento más moderado durante la edad de oro, en parte debido a sus regímenes comerciales más restrictivos.

(i) Un nuevo orden económico internacional

En la época de la posguerra se produjo un rápido retorno a la expansión del comercio, debido en gran parte al nuevo orden económico internacional establecido después de la guerra y basado en el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial, el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), que apoyaron el restablecimiento gradual del comercio abierto tras su desaparición en los años de entreguerras.

Aunque la escisión de la Guerra Fría destruyó la ambición forjada durante el período de guerra de crear un sistema económico universal, esa escisión y los problemas de seguridad planteados por ella reforzaron la solidaridad y cooperación dentro de la alianza occidental y alentaron a los países a mantener bajo control los conflictos económicos y las políticas de empobrecimiento del vecino que habían resultado tan desastrosos en el decenio de 1930. Los Estados Unidos asumieron el liderazgo que habían evitado en general durante el período de entreguerras y, además de organizar el orden de la etapa posterior a la guerra, destinaron un volumen sustancial de ayudas a Europa, fomentaron las políticas de apertura del comercio e impulsaron la cooperación. Además, hasta el decenio de 1970, la economía estadounidense constituyó una sólida base para la estabilidad monetaria internacional. A su vez, las relaciones Norte-Sur se transformaron gradualmente para pasar de una situación de dominio y exclusión coloniales a otra de mayor atención al desarrollo y la ayuda financiera, reforzada también por los intereses de la Guerra Fría.

Sin embargo, además de la escisión causada por la Guerra Fría, el desfase entre el mundo avanzado y el mundo en desarrollo siguió aumentando hasta dar lugar a lo que el

historiador de la economía Lant Pritchett describe como "momento culminante de la divergencia" (Pritchett, 1997). Los mayores beneficiarios de la apertura del comercio en el período posterior a la guerra fueron los países avanzados, especialmente de Europa, y los países de Asia en reciente proceso de industrialización, cuyas tasas de expansión del comercio alcanzaron promedios anuales del 8,6% y del 8%, respectivamente. América Latina, con su mayor resistencia a la apertura del comercio y su dependencia de la producción nacional más que de las importaciones, se benefició menos de una expansión del comercio sin precedentes. África registró un incremento de las exportaciones mayor que el de América Latina, pero notablemente inferior a los de Europa, los Estados Unidos o los países recientemente industrializados de Asia. Mientras tanto, el bloque soviético y China se alejaron deliberadamente de una economía mundial cada vez más abierta e integrada.

(ii) Continuación de la revolución tecnológica

La rápida expansión del comercio de posguerra fue también efecto de los nuevos avances tecnológicos del transporte y las comunicaciones, muchos de los cuales surgieron como parte del esfuerzo bélico. Entre las innovaciones de la navegación transoceánica cabe mencionar el desarrollo de mecanismos de transmisión turboeléctricos y la sustitución de las calderas de carbón por motores de gasóleo. En 1914, la práctica totalidad de la flota mercante mundial consistía en buques de vapor impulsados por calderas de combustión de carbón, pero la proporción de ese tipo de buques descendió al 70% en el decenio de 1920, a menos del 50% en el decenio de 1930 y al 4% en 1961. El cierre del canal de Suez durante los años 1956-1957, y nuevamente en 1965, impulsó a la industria naval a realizar inversiones en la construcción de enormes graneleros y petroleros especializados e instalaciones portuarias adecuadas para ellos, como forma de reducir los costos de las rutas de navegación más largas. Los más grandes superpetroleros modernos son más de 30 veces mayores que sus predecesores de la posguerra, y los graneleros han crecido casi con la misma rapidez, lo que ha hecho más económico el transporte a grandes distancias de productos básicos y otros productos de poco valor en relación con su peso.³

La introducción de los buques portacontenedores después del decenio de 1960 redujo también los costos del transporte marítimo de cargas a granel, aunque el aumento del precio de los combustibles contrarrestó algunas de las ventajas logradas en los decenios de 1970 y 1980. Según el historiador de la economía David Hummels, los precios del transporte marítimo se mantuvieron básicamente sin cambios entre 1952 y 1970, aumentaron sustancialmente desde 1970 hasta mediados del decenio de 1980 y se redujeron de modo constante a lo largo de los dos decenios siguientes (Hummels, 2007). Las redes ferroviarias también se extendieron con rapidez, incluso entre las dos guerras mundiales, especialmente en los países en desarrollo, al tiempo que las locomotoras

diésel y eléctricas sustituyeron de modo creciente a las de vapor. En el período de entreguerras se inició también la utilización a gran escala de vehículos automóviles, que transformó el modo de desplazamiento de pasajeros y el transporte terrestre de cargas. Los grandes camiones motorizados, limitados inicialmente al transporte de pasajeros en zonas urbanas, se utilizaron pronto en rutas de enlace de las principales líneas ferroviarias y, más adelante, iniciaron la competencia con esas líneas. El flete aéreo de cargas, que constituyó otro importante avance en materia de transportes, se inició con la demanda cada vez mayor creada por la guerra e hizo que los precios del transporte aéreo fuesen 10 veces más bajos a partir de 1950. Como resultado, según Hummels, el transporte aéreo pasó de atender una porción insignificante del comercio en 1950 a representar actualmente la tercera parte de las importaciones de los Estados Unidos en términos de valor y la mitad de las exportaciones de ese país fuera de América del Norte (Hummels, 2007).

(iii) *Auge de las empresas multinacionales: se sientan las bases para la producción globalizada*

Un aspecto esencial del panorama económico de la posguerra fue la creciente importancia de las empresas multinacionales, favorecida por el aumento súbito de las inversiones extranjeras directas. Las empresas multinacionales no fueron una invención del siglo XX. Desde el siglo XVIII, empresas transnacionales tales como la Compañía Holandesa de las Indias Orientales y la Compañía Británica de las Indias Orientales desempeñaron funciones esenciales en el dominio colonial de Europa en Asia y otras regiones. El creciente estrechamiento de los lazos de transporte, comercio e inversiones en el siglo XIX no hizo más que acelerar esa tendencia. Sin embargo, en los decenios posteriores a la segunda guerra mundial, la actividad de las empresas multinacionales se amplió drásticamente gracias al predominio comercial de los Estados Unidos y la creciente internacionalización del comercio y, sobre todo, de las inversiones, que, a partir de 1945, aumentaron con más rapidez (aunque también de forma más irregular) que la producción o el comercio internacional.

Durante los dos decenios siguientes a la segunda guerra mundial, las empresas multinacionales estadounidenses ejercieron un abrumador predominio en la actividad inversora exterior, pero las corporaciones europeas y japonesas también empezaron a tener una importancia creciente. En su mayor parte, la gran expansión de las inversiones internacionales tuvo lugar entre países industriales avanzados. Sin embargo, la actividad de las empresas multinacionales en los países en desarrollo también se amplió durante ese período y, entre 1950 y 1973, el volumen de capital extranjero aumentó del 4% al 22% del PIB de los países en desarrollo. A medida que las empresas multinacionales ampliaron su alcance mundial y pasaron a estar más interconectadas, la actividad comercial se hizo cada vez más internacional, lo que sentó las bases para una especialización

internacional aún mayor y el surgimiento de las cadenas de valor mundiales.

(iv) *La gran divergencia se hace aún mayor*

A medida que los Estados Unidos seguían creciendo, Europa se recuperaba con rapidez y los tigres asiáticos ganaban terreno, la diferencia de riqueza e ingresos entre los países industriales avanzados y el mundo en desarrollo se hizo cada vez mayor. En 1970, los países más ricos del mundo tenían un PIB por habitante 30 veces mayor que los más pobres, mientras que, un siglo antes, esa proporción era solo de tres a uno. Nunca antes el mundo había conocido diferencias de ingresos y riqueza a esa escala (Pomeranz, 2000). La “gran divergencia” continuaba.

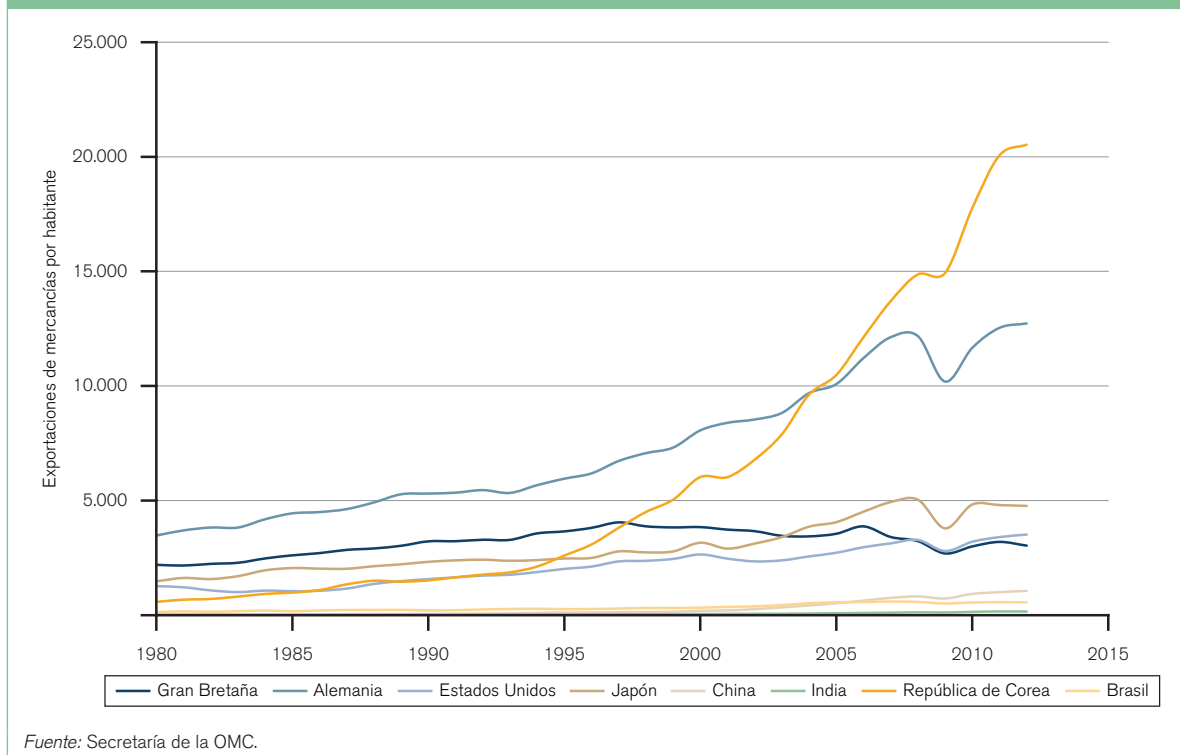
Algunos economistas, en particular Raul Prebisch, sostenían que los países periféricos se hallaban atrapados permanentemente en un ciclo de subdesarrollo debido a los desequilibrios estructurales de la economía mundial, y que eran necesarias reformas radicales del sistema internacional y de las políticas industriales nacionales para acortar las distancias que separaban a ricos y pobres. Entre las propuestas de esos economistas figuraban las de proteger las industrias incipientes frente a la competencia extranjera y fomentar la entrada de inversiones y la transferencia de tecnología, políticas que, según sostenían, muchas economías avanzadas habían utilizado también para promover su propio desarrollo económico y tecnológico. Esas ideas contribuyeron a modelar una generación de estrategias industriales de países en desarrollo, así como el diseño de las normas sobre el denominado “trato especial y diferenciado” del GATT, que preveían obligaciones menos estrictas, plazos más largos de aplicación gradual y mayores ventajas de acceso a los mercados para los países en desarrollo a partir del decenio de 1960.

(e) *La tercera etapa de desarrollo: la era de la globalización*

Desde finales del decenio de 1980, el mundo ha experimentado un ciclo de desarrollo económico, el mayor registrado hasta ahora (véase el gráfico A.4). Su característica más llamativa ha sido la extraordinaria trayectoria de crecimiento de los mercados emergentes, incluido el vertiginoso ascenso de gigantes económicos tales como el Brasil, China, la India, Indonesia y Filipinas. Aunque, entre 1950 y 1973, el Japón registró un excepcional crecimiento superior al 10% anual, el resto de Asia solo creció a un ritmo del 2,6%. Entre 1973 y 2000, las tasas de crecimiento del resto de Asia duplicaron a las del Japón, y en el decenio de 1990 la región creció a un ritmo cuatro veces más rápido.

A partir del decenio de 1980, siete economías asiáticas (China; Hong Kong, China; Malasia; Singapur; la República de Corea; el Taipei Chino; y Tailandia) han crecido a un ritmo medio anual del 8% durante más de 25 años (Growth Commission, 2008), cifras que representan

Gráfico A.4: **Exportaciones de mercancías por habitante de una selección de economías, 1980–2012**
(en dólares EE.UU. de 1990)



una escala y velocidad de desarrollo nunca alcanzadas anteriormente en la historia. En los Estados Unidos, el crecimiento económico registrado desde comienzos del decenio de 1970, a un ritmo medio del 2,4%, ha sido algo más lento que en el período posterior a la guerra. La rápida equiparación de Europa y del Japón con los niveles de ingresos por habitante de los Estados Unidos durante la edad de oro (entre la segunda guerra mundial y los primeros años del decenio de 1970) había finalizado para la mayoría de los países en el decenio de 1990. Entre 1973 y 1998, el PIB de Europa Occidental creció a un ritmo del 2,1% anual, en comparación con el 4,8% alcanzado entre 1950 y 1972, y fue incluso más lento en el primer decenio del siglo XXI. Una vez más, la expansión del comercio fue reflejo de ese período de crecimiento mundial y, a su vez, reforzó dicho crecimiento.

(i) El orden posterior a la guerra se hace mundial

Aunque la estructura del sistema internacional no ha cambiado mucho desde la época posterior a la guerra, su alcance y composición se han alterado drásticamente. La conclusión satisfactoria de la Ronda Uruguay del GATT y la creación de la OMC en 1994 constituyeron la culminación de una trayectoria de medio siglo y reforzaron las normas y prácticas vigentes, al tiempo que integraron nuevos sectores enteros, tales como los de servicios y propiedad intelectual, en el sistema de comercio basado en normas. El número de Miembros también ha crecido sustancialmente durante ese período, pasando de apenas

23 Miembros en 1947 a los casi 160 Miembros de la OMC en la actualidad, de los que tres cuartas partes son países en desarrollo, incluidos China y Rusia.

(ii) El auge de las cadenas de valor mundiales

Una de las principales características de la economía mundial más abierta e integrada de nuestro tiempo es la importancia creciente de las cadenas de valor. Del mismo modo que el rápido descenso de los costos del transporte en el siglo XIX dio lugar a la “primera desagregación” de la globalización -separando las ubicaciones respectivas de fábricas y consumidores-, la más reciente oleada de tecnologías integradoras (transporte en contenedores, transporte aéreo, telecomunicaciones, informática, etc.) está dando lugar a la “segunda desagregación” de la globalización, tal como la describe Richard Baldwin, y acabando con la necesidad de mantener la proximidad física entre la mayoría de las fases de fabricación (Baldwin, 2011).

Cada vez en mayor medida, las actividades manufactureras se gestionan a través de complejas cadenas de suministro mundiales, verdaderas fábricas de alcance mundial, que sitúan las diversas fases del proceso de producción en las ubicaciones más rentables del planeta. La proliferación de empresas multinacionales -cuyo alcance mundial les permite coordinar la producción y la distribución en numerosos países- ha sido indispensable en la culminación de ese proceso. Para mejorar la eficiencia y optimizar los beneficios, las empresas multinacionales distribuyen actualmente las

actividades de investigación, desarrollo, diseño, montaje, producción de piezas, comercialización y posicionamiento de marcas entre numerosos países del globo. Mientras que en 1969 había apenas 7.000 empresas multinacionales, en 1990 se contaban 24.000, y en la actualidad su número ha aumentado a 111.000, cifra 16 veces mayor que la primera (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), 2013). El comercio transfronterizo entre empresas multinacionales y sus filiales –comercio intraempresarial– representa ya la mayor porción del comercio internacional de bienes y servicios.

Las cadenas de valor mundiales no solo tienen repercusiones en las estrategias de las empresas, sino también en las de los países. Si se tiene en cuenta que los países que participan en las cadenas de valor solo pueden incrementar las exportaciones en proporción directa al incremento de las importaciones, los gobiernos tienen que desempeñar una función esencial para establecer un entorno normativo que mejore y facilite la “conectividad”, incluso mediante la supresión unilateral de obstáculos al comercio y la reducción de los costos de las transacciones y la logística. La creciente importancia de las cadenas de valor mundiales contribuye a explicar por qué China, por ejemplo, se ha convertido en el mayor fabricante del mundo durante el pasado decenio, ya que sus fábricas importan piezas y componentes principalmente del Asia Oriental, pero también de otros países del mundo para su montaje como productos acabados.

(iii) ¿Vuelven al primer plano los productos básicos?

La creciente demanda de alimentos y materias primas como resultado de la rápida industrialización y urbanización ha propiciado un nuevo ciclo –o superciclo– de expansión del sector de los productos básicos a nivel mundial, que se inició a finales del decenio de 1990 y alcanzó su nivel máximo en 2011. El aumento de precios ha sido generalizado para todos los productos básicos, pero sobre todo para los que están estrechamente relacionados con el dinámico sector manufacturero y de exportación de China. Algunos autores sostienen que el tradicional desequilibrio de la relación de intercambio entre los exportadores de manufacturas y los de productos básicos está cambiando de signo, y que el reciente aumento de los precios de los productos básicos obedece probablemente

a una transformación estructural más profunda de la economía mundial que seguirá beneficiando a los países en desarrollo. Sin embargo, otros piensan que el superciclo de los productos básicos es simplemente el episodio más reciente del clásico modelo de auge y caída por el que se han regido siempre los precios de esos productos, y que ya son visibles los indicios de desaceleración de la demanda y de los valores, acelerado por el enfriamiento de la economía china y el aumento de la autosuficiencia energética de los Estados Unidos.

(iv) ¿Una gran convergencia?

Los dos últimos siglos han sido los más dinámicos en la historia de la economía mundial. Para muchos países en desarrollo, los últimos decenios han sido particularmente favorecedores del crecimiento, hasta el punto de que la “gran divergencia” parece estar dejando paso a la “gran convergencia”. En el lapso de una generación, China se ha convertido en la segunda mayor economía y el primer exportador del mundo, mientras que la India, el Brasil, Indonesia y otras economías emergentes –que representan la mitad de la población mundial– han logrado también tasas de crecimiento históricas. Como ha señalado Michael Spence, no estamos al final ni al principio de un proceso, sino en el curso de una revolución industrial que está ya iniciando su tercer siglo (Spence, 2011). Ese proceso de desarrollo que se extiende, avanza y acelera con rapidez ha sido posible porque la economía mundial se ha hecho más abierta e integrada. A su vez, la apertura económica se ha basado en la profunda fortaleza y elasticidad del sistema internacional, es decir, en su capacidad para absorber a los gigantes que crecen, resistir a las conmociones y promover la cooperación y la coherencia.

Sin embargo, aunque el desarrollo y la convergencia de la economía mundial reportan enormes beneficios y oportunidades –en particular, a las economías en rápido crecimiento–, también entrañan costos y riesgos. En el *Informe sobre el Comercio Mundial 2014* se evalúan esos riesgos y oportunidades creados por los cuatro principales factores comerciales que impulsan actualmente el desarrollo: el ascenso de nuevas potencias económicas, la difusión de las cadenas de valor mundiales, la importancia cada vez mayor del comercio de productos básicos, y la creciente integración y volatilidad de la economía mundial.

Notas finales

1 En el presente informe, por economías emergentes se entiende un subgrupo de economías en desarrollo que abarca a todos los miembros del G-20 no desarrollados. En el cuadro B.1 del apéndice se facilitan definiciones detalladas sobre grupos de países.

2 Esta noción de fases amplias de desarrollo económico se basa en gran medida en la influyente obra del historiador de la economía Angus Maddison (Maddison, 1998).

3 A comienzos del decenio de 1950, los petroleros tenían un arqueado medio de 16.000 toneladas de peso muerto, que pasó a superar las 100.000 toneladas de peso muerto en el decenio de 1990 y, en el caso de los modernos “superpetroleros”, excede de 500.000 toneladas de peso muerto y capacidad para transportar más de 3 millones de barriles de petróleo (Lundgren, 1996).