

3. Hobsbawm, E. J. ; *“En torno a los orígenes de la Revolución Industrial”*, Edit. Siglo XXI, Cap. IX. *Hacia un mundo industrial.* (p. 249-323)

PRESENTACIÓN DE LA LECTURA

3. ERIC HOBSBAWM. En su obra, En torno a los orígenes de la Revolución Industrial, este autor dedica el capítulo IX, "Hacia un mundo industrial", al estudio de los niveles de industrialización que del siglo XVIII al XIX fueron alcanzando diferentes partes del mundo.

El capítulo de 24 páginas, está dividido en tres apartados. El autor inicia el primer apartado señalando que, en 1848, la economía británica era la que efectivamente estaba industrializada y que por eso dominaba el mundo. Menciona que la de Estados Unidos y la de Europa Central, factiblemente estaban cruzando el umbral de la Revolución Industrial. Atribuye la lentitud de los cambio fuera del mundo británico a que los demás países todavía estaban sometidos al antiguo ritmo de buenas y malas cosechas, más, que al de bajas y alzas de carácter industrial.

Hace mención de las crisis que afectaban las economías estableciendo diferencias entre las crisis agrarias debidas a fenómenos naturales (como la sucedida en Europa de 1846-1848), y las crisis que tienen que ver con las nuevas formas de producción como la de 1857 que tuvo repercusión mundial.

Expone los tres cambios más importantes que ocurrieron respecto de la cuestión demográfica, de las comunicaciones y de las migraciones. Asimismo hace la observación de que para 1830 la mayor parte de la población del mundo era campesina.

En el segundo apartado, Hobsbawm se refiere a la velocidad de los cambios económicos y sociales que aceleraran a partir de 1830. Hace notoria la idea de que los cambios se hacían evidentes con los problemas de industrialización (nuevo proletariado, los horrores de la vertiginosa emigración campo-ciudad), lo que dio lugar a fuertes discusiones en Europa Occidental constituyendo la pesadilla de todos los gobernantes y economistas.

Destaca la duplicación de las maquinas de vapor y la forma como se fue implementando la industria en los países germánicos, en Francia, Austria y otros países. Hace notoria la situación económica de Alemania y con ella la de las clases trabajadoras. Finalmente se refiere a los aportes dados por las Revoluciones del siglo XVIII a los procesos de industrialización, pero enfatiza que fue la Revolución Francesa la que con sus códigos y contradicciones se convirtió en modelo para el mundo.

El tercer apartado está dedicado por el autor a la exposición de la "gigantesca paradoja" entre lo aportado por Francia y lo que había alcanzado hasta el momento. Establece comparación entre la economía de Francia y la de Estados Unidos. Menciona el caso de Rusia como el de los más promisorios a partir de 1860. Se detiene en países como la India y Egipto. Concluye estableciendo diferencia entre los países que habían alcanzado grandes avances y los de otras partes del mundo que habían caído bajo presión irregular de las importaciones y exportaciones occidentales, pasando a depender económicamente de los más desarrollados.

Eric Hobsbawm, En torno a los orígenes de la Revolución Industrial, Siglo XXI, Cap. IX

CAPÍTULO IX

HACIA UN MUNDO INDUSTRIAL

Estos son verdaderos tiempos de gloria para los ingenieros.

JAMES NASMYTH, inventor del martinete de vapor¹.

Ante tales testigos, oh secta progresiva, alabemos la fuerza de la locomotora, alabemos el vapor y los ferrocarriles.

A. POMMIER².

I

Sólo una economía estaba industrializada efectivamente en 1848, la británica, y, como consecuencia, dominaba al mundo. Probablemente entre 1840 y 1850, los Estados Unidos y una gran parte de la Europa central, habían cruzado o estaban ya en el umbral de la revolución industrial. Ya era casi seguro que —como pensaba Richard Cobden hacia 1835³— en veinte años los Estados Unidos serían considerados como el más serio competidor de los ingleses, y que los alemanes

¹ Citado en W. Armytage: *A Social History of Engineering*, 1961, pág. 126.

² Citado en R. Picard: *Le romantisme social*, 1944, segunda parte, cap. 6.

³ J. Morley: *Life of Richard Cobden*, edición de 1903, página 108.

apuntaban también a un rápido avance industrial. Pero los pronósticos no son realizaciones, por lo que en la década 1840-1850 la transformación industrial del mundo que no hablaba inglés era muy modesta todavía. Por ejemplo, en 1850 había un total de poco más de doscientos kilómetros de vías férreas en España, Portugal, Escandinavia, Suiza y toda la Península Balcánica, y menos todavía en todos los continentes no europeos juntos, con excepción de los Estados Unidos. Salvo Inglaterra y algunos pocos territorios fuera de ella, el mundo económico y social de 1840 no parecía muy diferente del de 1788. La mayor parte de la población del mundo seguía siendo campesina. En 1830 sólo había una ciudad industrial de más de un millón de habitantes (Londres), una de más de medio millón (París) y, fuera de Inglaterra, sólo diecinueve ciudades europeas de más de cien mil.

La lentitud del cambio en el mundo no británico significa que sus movimientos económicos continuaron, hasta el final de nuestro período, sometidos al antiguo ritmo de buenas y malas cosechas, más bien que al nuevo de alzas y bajas industriales. La crisis de 1857 fue probablemente la primera que tuvo trascendencia mundial y que debió su origen a otros acontecimientos, distintos de una catástrofe agraria. Este hecho tuvo las más importantes consecuencias políticas. El ritmo del cambio en zonas industriales y no industriales divergía entre 1780 y 1848⁴.

La crisis económica que incendió a una gran parte de Europa en 1846-1848 fue una depresión predominantemente agraria de estilo antiguo. En cierto sentido fue la última y quizá la peor catástrofe económica del «ancien régime». No pasó lo

⁴ El triunfo mundial del sector industrial tendía una vez más a hacerlo converger, aunque de manera diferente.

mismo en Inglaterra, en donde la mayor catástrofe del período inicial del industrialismo ocurrió entre 1839 y 1842 por razones puramente «modernas», coincidentes con una baja de precios de los cereales. El vértice de espontánea combustión social en Inglaterra se alcanzó en la huelga general, no planeada, de los cartistas, que estalló en el verano de 1842 (la llamada «motín tapón»). En la época en que se alcanzó dicho punto en los países continentales (1848), Inglaterra estaba sufriendo la primera depresión cíclica de la larga era de la expansión victoriana, y lo mismo pasaba en Bélgica, la otra economía más o menos industrial de Europa. Una revolución continental sin un correspondiente movimiento británico estaba condenada al fracaso, como preveía Marx. Lo que no pudo prever, en cambio, fue que el desnivel del desarrollo industrial entre la Gran Bretaña y el continente hacía inevitable que éste se alzara solo.

Sin embargo, lo que realmente cuenta en el período 1789-1848 no es que en muchos aspectos sus cambios económicos fueran pequeños, sino que en él se produjeran algunos fundamentales. El primero de éstos fue el demográfico. La población del mundo —y en especial la población del mundo inserto en la órbita de la doble revolución— había empezado aquella «explosión» sin precedentes que en el curso de 150 años multiplicaría su número. Como muy pocos países llevaban a cabo antes del siglo XIX el censo de sus habitantes, y los que lo hacían distaban de alcanzar la exactitud⁵, no podemos saber puntualmente con qué rapidez aumentó la población en este período, aunque es seguro que lo haría mucho más de prisa (salvo quizá en los países subpoblados, casi vacíos y con gran-

⁵ El primer censo británico se hizo en 1801, pero el primero verdaderamente bien hecho fue el de 1831.

des zonas sin utilizar como Rusia) en las regiones más avanzadas económicamente. La población de los Estados Unidos (acrecida por la inmigración que estimulaban los ilimitados espacios y recursos de un continente) aumentó casi seis veces desde 1790 hasta 1850, pasando de cuatro a veintitrés millones de almas. La población del Reino Unido casi se duplicó entre 1800 y 1850, y casi se triplicó entre 1750 y 1850. La de Prusia (fronteras de 1846) casi se duplicó entre 1800 y 1846, como la de la Rusia europea (sin Finlandia). Las poblaciones de Suecia, Noruega, Dinamarca, Holanda y gran parte de Italia, casi se duplicaron entre 1750 y 1850, aunque aumentaron a un ritmo menos extraordinario durante nuestro período; las de España y Portugal aumentaron en un tercio.

Fuera de Europa estamos peor informados, aunque parece que la población de China aumentó con rapidez en el siglo XVIII y principios del XIX, hasta que la intervención europea y el tradicional movimiento cíclico de la historia política china produjo la quiebra de la floreciente administración de la dinastía manchú que alcanzó la cumbre de su efectividad en este período⁶. En Hispanoamérica probablemente aumentó con un ritmo comparable al de España⁷. No hay indicios del aumento de población en otras partes de Asia. En Africa probablemente permaneció estable. Sólo algunos espacios vacíos, poblados por colonos blancos, aumentaron de población de manera extraordinaria, como por ejemplo Australia, que en 1790 no tenía apenas habitantes blancos y en 1851 contaba con medio millón.

⁶ El habitual ciclo dinástico en China duraba 300 años. La dinastía manchú llegó al poder a mediados del siglo XVII.

⁷ R. Barón Castro: *La población hispanoamericana*, "Journal of World History", V, 1959-1960, págs. 339-340.

Este notable aumento de población estimulaba mucho, como es natural, la economía, aunque debemos considerar esto como una consecuencia, más que como una causa exógena de la revolución económica, pues sin ella no se hubiera mantenido un ritmo tan rápido de crecimiento de población más que durante un período limitado. (En efecto, en Irlanda, donde no lo favorecía una constante revolución económica, no se mantuvo.) También producía más trabajo, sobre todo más trabajo *joven*, y más consumidores. El mundo de nuestro período era mucho más joven que el de otras épocas: estaba lleno de niños y de parejas jóvenes o gentes en la primavera de la vida.

El segundo gran cambio fue el de las comunicaciones. En 1848 los ferrocarriles estaban todavía en su infancia, aunque ya tenían una considerable importancia práctica en Inglaterra, los Estados Unidos, Bélgica, Francia y Alemania, pero aun antes de su introducción, el mejoramiento de las vías de comunicación antiguas era sorprendente. El Imperio austríaco, por ejemplo (sin contar a Hungría), abrió unos 50.000 kilómetros de carreteras y caminos entre 1830 y 1847, lo que suponía un incremento de dos y un tercio sobre los ya existentes⁸. Bélgica casi duplicó los suyos entre 1830 y 1850, e incluso España, gracias principalmente a la ocupación francesa, casi duplicó su diminuta red de carreteras. Los Estados Unidos, como siempre más gigantescos en todas sus actividades que ningún otro país, multiplicaron su red de caminos para diligencias más de ocho veces, aumentando de 21.000 millas en 1800 a 170.000 en 1850⁹. Mientras Inglaterra creaba su sistema de canales, Francia construía 2.000 millas de ellos (1800-1847) y los

⁸ J. Blum: *Transportation and Industry in Austria 1815-1848*, "Journal of Modern History", XV, 1943, pág. 27.

⁹ Mulhall: *op. cit.*, *Correos*.

Estados Unidos abrían vías acuáticas tan cruciales como el Erie, el Chesapeake y Ohio. El total de tonelaje de navegación del mundo occidental se duplicó entre 1800 y 1840, y ya los barcos de vapor unían a Inglaterra y Francia desde 1822 y subían y bajaban por el Danubio. (En 1840 había sólo unas 370.000 toneladas de barcos de vapor por nueve millones de veleros, pero de hecho estos últimos sólo representaban una sexta parte de la capacidad de transporte.) También en este aspecto los Estados Unidos superaban al resto del mundo, disputando incluso a Inglaterra la posesión de la mayor flota mercante¹⁰.

No se debe subestimar el gran aumento de velocidad y capacidad de transporte conseguido. Sin duda, el servicio de carruajes que llevó al zar de todas las Rusias desde San Petersburgo hasta Berlín en cuatro días (1834) no podía ser utilizado por los demás mortales, pero sí el nuevo y veloz sistema de postas (copiado de los franceses y los ingleses) que desde 1824 llevaba de Berlín a Magdeburgo en quince horas en vez de en dos días y medio. El ferrocarril y el brillante invento de Rowland Hill de las tarifas postales en 1839 (perfeccionado con la invención de los sellos adhesivos en 1841) multiplicó los correos; pero incluso antes de ambos inventos, y en países menos adelantados que Inglaterra, habían aumentado mucho: entre 1830 y 1840 el número de cartas enviadas anualmente en Francia subió desde 64 a 94 millones. Los barcos no sólo eran más veloces y seguros, sino que también su capacidad de carga era mayor¹¹.

¹⁰ Los Estados Unidos casi lograron su objetivo en 1860, antes de que los barcos de hierro volvieran a dar la supremacía a Inglaterra.

¹¹ Mulhall: *ibid.*

Sin duda, todas estas mejoras técnicas no fueron tan profundamente eficaces como los ferrocarriles, aunque los magníficos puentes tendidos sobre los ríos, las grandes vías acuáticas y los muelles, los espléndidos vapores que se deslizaban como cisnes por el agua, y las nuevas y elegantes diligencias fueron y siguen siendo algunos de los más hermosos productos de la industria. Y al mismo tiempo, como medio de facilitar el viaje y el transporte, de unir las ciudades y los campos y las regiones pobres y ricas, resultaron de gran eficacia. El aumento de población les debió mucho, pues lo que en los tiempos preindustriales la mantenía baja no era tanto la alta mortalidad, sino las periódicas catástrofes —a menudo muy localizadas— de escasez y hambre. Si el hambre se hizo menos amenazadora en el mundo occidental durante aquel período (salvo años de casi universal pérdida de cosecha como en 1816-1817 y en 1846-1848) se debió, en gran parte, a las mejoras en los transportes y también, desde luego, a la mejoría general en la eficacia del gobierno y la administración (v. cap. X).

El tercer gran cambio fue, bastante naturalmente, el gran aumento de comercio y migración, aunque no en todas partes. Por ejemplo, no hay pruebas de que los campesinos de la Calabria o la Apulia estuvieran preparados para emigrar, ni que el conjunto de productos llevados anualmente a la gran feria de Nijni Novgorod aumentara excesivamente¹². Pero tomando al mundo de la doble revolución como un todo, el movimiento de hombres y productos tenía el ímpetu de un terremoto. Entre 1816 y 1850, unos cinco millones de europeos

¹² P. A. Khromov: *Ekonomicheskoe Razvitie Rossii v XIX-XX Vekakh*, 1950, tabla 19, págs. 482-483. Pero el conjunto de las ventas subió mucho más de prisa. Cf. también J. Blum: *Lord and Peasant in Russia*, pág. 287.

abandonaron sus países natales (casi cuatro quintas partes de ellos para trasladarse a las Américas), y dentro de los propios países las corrientes de migración interna eran mayores aún. Entre 1780 y 1840 el comercio internacional del mundo occidental en su conjunto se triplicó; entre 1780 y 1850 se multiplicó por más de cuatro veces. En comparación con épocas posteriores, todo esto era, sin duda, muy modesto¹³, pero por entonces debía de parecer a los contemporáneos algo muy superior a sus más fantásticos sueños.

II

A partir de 1830 —el momento crítico que el historiador de nuestro período no debe perder de vista cualquiera que sea su particular campo de estudio— los cambios económicos y sociales se aceleran visible y rápidamente. Fuera de Inglaterra, el período de la Revolución francesa y de sus guerras trajo relativamente pocos adelantos inmediatos, excepto en los Estados Unidos que siguieron adelante después de su guerra de independencia, duplicando sus áreas cultivadas en 1810, multiplicando por siete su flota mercante y demostrando, en general, sus futuras capacidades. (No sólo el almarrá, sino el barco de vapor, el temprano desarrollo de una producción mecanizada —el molino harinero de correas de transmisión de Oliver Evans— son avances norteamericanos de aquella época.) Los cimientos de una gran parte de la futura industria (sobre todo de la industria pesada) se habían puesto en la Europa napoleónica, pero no

¹³ Así, entre 1850 y 1888 emigraron veintidós millones de europeos, y en 1889 el comercio internacional total aumentó hasta cerca de 3.400 millones de libras esterlinas. En 1840 había sido menos de 600.

sobrevivieron mucho al fin de las guerras, que produjo una gran crisis en todas partes. Todo el período 1815-1830 fue de retroceso o al menos de lenta recuperación. Los Estados pusieron en orden sus finanzas, generalmente por una rigurosa deflación. (Los rusos fueron los últimos en efectuarla en 1841.) Las industrias se tambalearon bajo los soplos de la crisis y la competencia extranjera; la industria norteamericana del algodón sufrió un rudo golpe. La urbanización era lenta: hasta 1828 la población rural francesa aumentaba más de prisa que la de las ciudades. La agricultura languidecía, especialmente en Alemania. Nadie que observe el crecimiento económico de este período, aun fuera de la formidablemente expansiva economía británica, se inclinaría al pesimismo; pero pocos juzgarían que cualquier otro país, aparte de Inglaterra y quizá de los Estados Unidos, estaba en el umbral de la revolución industrial. Para dar una idea de la nueva industria, diremos que fuera de Inglaterra, los Estados Unidos y Francia, el número de máquinas de vapor y el conjunto de su potencia en el resto del mundo apenas merecía en la década 1820-1830 la atención de los estadísticos.

Después de 1830, la situación cambió rápida y drásticamente; tanto que hacia 1840 los problemas característicos del industrialismo —el nuevo proletariado, los horrores de una vertiginosa emigración del campo a la ciudad, etc.— eran objeto de serias discusiones en Europa occidental y constituían la pesadilla de todos los gobernantes y economistas. El número de máquinas de vapor en Bélgica se duplicó y sus caballos de fuerza se triplicaron, entre 1830 y 1838: de 354 (con 11.000 HP) a 712 (con 30.000). En 1850, el pequeño, pero para entonces muy pesadamente industrializado país, tenía casi 2.300 máquinas y 66.000 caballos de fuer-

za¹⁴, y casi seis millones de toneladas de producción de carbón (cerca de tres veces más que en 1830). En 1830 no había compañías mineras en Bélgica; en 1841 casi la mitad del carbón extraído pertenecía a tales empresas.

Sería monótono citar datos análogos en Francia, los Estados germánicos, Austria y los otros países o zonas en los que se habían echado los cimientos de la industria moderna en aquellos veinte años: por ejemplo, en Alemania, los Krupp instalaron su primera máquina de vapor en 1835, las primeras chimeneas de los grandes campos carboníferos del Ruhr se levantaron en 1837, el primer horno de cok se instaló en el gran centro siderúrgico checo de Vitkovice en 1836, y el primer laminador de Falck en Lombardía en 1839-1840. Con la excepción de Bélgica y quizá Francia, el monótono período de verdadera industrialización en masa no se produjo hasta después de 1848. El período 1830-1848 señala el nacimiento de las zonas industriales, de los famosos centros y firmas cuyos nombres se han hecho familiares al mundo desde entonces, aunque sólo más tarde alcanzarían su adolescencia y su madurez. Mirando a aquellos años, comprendemos lo que significó aquella atmósfera de excitantes experimentos técnicos, de inquietantes empresas innovadoras. Significó la apertura del Oeste medio americano, aunque la primera segadora mecánica de Cyrus McCormick (1834) y los primeros dos mil quinientos litros de trigo enviados hacia el Este desde Chicago en 1838 sólo tendrían sitio en la historia a causa de lo que significaron después de 1850. En 1846 la factoría que se arriesgó a fabricar cien segadoras mecánicas fue muy felicitada por su audacia: «Era realmente difícil encontrar socios con suficiente arrojo, decisión y energía

¹⁴ R. E. Cameron: op. cit., pág. 347.

para emprender la peligrosa hazaña de construir segadoras mecánicas, y quizá más difícil aún convencer a los granjeros de la conveniencia de segar con ellas sus espigas o, por lo menos, de que mirasen con buenos ojos la novedad»¹⁵. Significó la sistemática creación de los ferrocarriles y las industrias pesadas de Europa, e incidentalmente, una revolución en las técnicas de las inversiones; pero si los hermanos Pereire no se hubieran convertido en los grandes aventureros de las finanzas industriales después de 1851, prestaríamos poca atención al proyecto de «una oficina de préstamos e hipotecas en la que la industria recibiría préstamos de todos los capitalistas en las condiciones más favorables por mediación de los más ricos banqueros que actuarían como fiadores», proyecto que inútilmente sometieron al nuevo gobierno francés en 1830¹⁶.

Como en Inglaterra, los artículos de consumo —generalmente los textiles, pero también algunas veces los alimenticios— guiaban aquellos brotes de industrialización; pero los productos principales —hierro, acero, carbón, etc.— eran ya más importantes que en la primitiva revolución industrial inglesa: en 1846, el 17 por 100 de los empleos industriales en Bélgica estaban en esas grandes industrias, contra un 8,5 por 100 en Inglaterra. En 1850 tres cuartas partes de toda la fuerza de vapor industrial de Bélgica se utilizaban en la minería y en la metalurgia¹⁷. En cambio, en Inglaterra, la proporción de nuevos establecimientos industriales —fábrica, fragua o mina— era más bien pequeña, rodeada por una maleza de trabajo subcontra-

¹⁵ Citado en S. Giedion: *Mechanisation Takes Command*, 1948, pág. 152.

¹⁶ R. E. Cameron: op. cit., págs. 115 y sigs.

¹⁷ R. E. Cameron: op. cit., pág. 347; W. Hoffmann: *The Growth of Industrial Economies*, 1958, pág. 71.

tado barato y no revolucionado técnicamente, que aumentaba con las demandas de las fábricas y los mercados y que acabaría siendo destruido por los ulteriores avances de unas y otros. En Bélgica (1846) el término medio de obreros en una fábrica de tejidos de lana y algodón era de 30, 35 y 43, mientras en Suecia (1838) el promedio por factoría textil era de 6 ó 7¹⁸. Por otra parte, hay indicios de una mayor concentración que en Inglaterra, como era de esperar en donde la industria se desarrolló después, a veces como un enclave en ambientes agrarios, utilizando la experiencia de los primeros explotadores, basada en una técnica mucho más depurada, y con frecuencia gozando de una gran ayuda por parte de los gobiernos. En Bohemia (1841), tres cuartas partes de las máquinas de hilar algodón fueron colocadas en fábricas de tejidos con cien obreros, y casi la mitad en quince fábricas con más de doscientos trabajadores cada una¹⁹. (Por lo demás, hasta después de 1850, casi todo el tejido se hacía en telares manuales.) En cuanto a la industria pesada el promedio de obreros en las fundiciones belgas (1838) era de ochenta, en las minas de carbón (1846) de unos ciento cincuenta²⁰; sin mencionar a los gigantes industriales como las Hulleras de Seraing, que empleaban a dos mil hombres.

El paisaje industrial parecía una serie de lagos salpicados de islas. Si tomamos el país, en general, como el lago, las islas representan ciudades industriales, complejos rurales (como las redes de aldeas artesanas tan frecuentes en la Alemania

¹⁸ W. Hoffmann: op. cit., pág. 48; Mulhall: op. cit., página 377.

¹⁹ J. Purs: *The Industrial Revolution in the Czech Lands*, "Historica", II, 1960, págs. 199-200.

²⁰ R. E. Cameron: op. cit., pág. 347, Mulhall: op. cit., pág. 377.

central y en las montañas de Bohemia) o zonas industriales: ciudades textiles como Mulhouse, Lille o Rouen en Francia, Elberfeld-Barmen (la patria chica de la piadosa familia algodонера de Federico Engels) o Krefeld en Prusia y las del Sur de Bélgica o Sajonia. Si tomamos la amplia masa de artesanos independientes, aldeanos que preparan sus productos durante el invierno, y trabajadores a domicilio o fuera, como un lago, las islas representan hilanderías, fábricas, minas y talleres de fundición de diferentes tamaños. El conjunto del paisaje tenía todavía mucha agua, o —para adaptar más la metáfora a la realidad— seguían existiendo pantanos de producción dependiente o que rodeaban a los centros comerciales e industriales, las industrias domésticas fundadas antaño como dependencias feudales en pequeña escala. En su mayor parte —como por ejemplo, la industria del lino en Silesia— estaban en rápido y trágico declive²¹. Las grandes ciudades apenas estaban industrializadas, aunque mantenían una gran población de trabajadores y artesanos, que servían a las necesidades de consumo, transportes y otros servicios generales. De las ciudades del mundo con más de cien mil habitantes, aparte de Lyon, sólo las inglesas y americanas tenían verdaderos centros industriales: Milán, por ejemplo, tenía sólo dos pequeñas máquinas de vapor en 1841. En realidad, tanto en Inglaterra como en el continente, el centro industrial típico era una ciudad pequeña o mediana o un complejo de pueblos.

Sin embargo, en un aspecto importante la industrialización continental —y también en cierto modo la norteamericana— difería de la británica.

²¹ H. Kisch: *The Textile Industries in Silesia and the Rhineland*, "Journal of Economic History", XIX, diciembre de 1959.

Las condiciones previas para su espontáneo desarrollo por empresas privadas no eran muy favorables. Como hemos visto, en Inglaterra no había, después de unos doscientos años de lenta preparación, una escasez real de ninguno de los factores de la producción ni obstáculos institucionales para el desarrollo del capitalismo. En otros sitios no pasaba igual. En Alemania, por ejemplo, existía una falta manifiesta de capital: la gran modestia del nivel de vida de las clases medias (hermosamente transformado en la encantadora austeridad de la decoración interior de Biedermeier) lo demuestra. Se suele olvidar que, para el nivel de vida de sus contemporáneos alemanes, la casa de Goethe en Weimar —que correspondía o quizá superaba un poco el nivel de confort de la de los modestos banqueros de la secta británica Clapham— era la de un hombre acaudalado. En 1820 las damas de la corte, e incluso las princesas, llevaban en Berlín sencillos vestidos de percal durante todo el año; si tenían alguno de seda lo reservaban para las grandes ocasiones²². El tradicional sistema gremial de maestro, oficial y aprendiz, se alzaba todavía en el camino de las empresas importantes, de la movilidad y perfección del trabajo y de todo cambio económico: la obligación para el trabajador de pertenecer a un gremio o corporación se abolió en Prusia en 1811, aunque no las corporaciones, cuyos miembros estaban, además, políticamente reforzados por la legislación municipal de la época. La producción corporativa permaneció casi intacta hasta 1830-1840. La plena aplicación del *Gewerbefreiheit* tendría que aguardar hasta después de 1850.

La multiplicidad de pequeños Estados, cada uno

²² O. Fischel y M. V. Bochn: *Die Mode, 1818-1842*, Munich, 1924, pág. 136.

con sus peculiares intereses y sus controles, contribuía a impedir el desenvolvimiento racional. Sólo la creación de una unión aduanera (con la exclusión de Austria) lograda por Prusia en beneficio de sus intereses y bajo la presión de su posición estratégica entre 1818 y 1834, constituyó un triunfo. Cada gobierno, mercantilista y paternal, abrumaba con su vigilancia y supervisión administrativa a los humildes súbditos, para beneficio de la estabilidad social, pero también para desesperación de los empresarios privados. El Estado prusiano controlaba la calidad y el precio de la mano de obra, las actividades de la industria doméstica de tejidos de hilo en Silesia, y las operaciones de los propietarios de minas en la orilla derecha del Rin. Se requería un permiso gubernamental para poder abrir una mina, permiso que podía anularse una vez comenzada la explotación.

Es natural que en tales circunstancias (y otras por el estilo en los demás países) el desarrollo industrial se verificara de manera muy distinta que en Inglaterra. En todo el continente los gobiernos tuvieron mucha mayor parte en él, no sólo por costumbre, sino también por necesidad. Guillermo I, rey de los Países Bajos Unidos, fundó en 1822 la *Sociedad General para favorecer la Industria Nacional de los Países Bajos*, dotada con tierras del Estado; un 40 por 100 de sus acciones fueron adquiridas por el rey y un 5 por 100 se garantizó para todos los demás suscriptores. El Estado prusiano continuaba explotando una gran proporción de las minas del país. Sin excepción alguna, los nuevos sistemas ferroviarios eran planeados por los gobiernos, y si no construidos por ellos, sí estimulados por el otorgamiento de condiciones favorables y la garantía de las inversiones. En realidad, Inglaterra es, hasta la fecha, el único país cuya red ferroviaria se construyó totalmente por

la iniciativa privada, que corrió todos los riesgos —y obtuvo todos los beneficios— sin el estímulo de bonificaciones ni garantías para los inversionistas y empresarios. La primera y mejor planeada de estas redes fue la belga, proyectada en el primer tercio del siglo para separar al nuevo país independiente del sistema de comunicaciones (principalmente acuáticas) de Holanda. Las dificultades políticas y la resistencia de la «grande bourgeoisie» conservadora a cambiar su seguridad por inversiones especulativas, aplazó la construcción sistemática de la red ferroviaria francesa, aprobada por la Cámara en 1833; la escasez de recursos demoró la de Austria, que el Estado decidió construir en 1842, y los proyectos prusianos.

Por razones parecidas, las empresas continentales dependían mucho más que las inglesas de una moderna legislación comercial y bancaria y de un aparato financiero. La Revolución francesa había proporcionado una y otro: los códigos napoleónicos, con su fuerte garantía legal para la libertad contractual, su reconocimiento de las letras de cambio y otros documentos mercantiles, y sus medidas para fortalecer las empresas (como la *sociedad anónima* y la *comanditaria*, adoptadas por toda Europa, salvo Inglaterra y Escandinavia) se habían convertido en modelos para todo el mundo. Además, los proyectos de financiación industrial surgidos del fértil cerebro de aquellos jóvenes revolucionarios saint-simonianos, los hermanos Pereire, fueron muy bien recibidos en el extranjero. Su mayor triunfo tendría que esperar a la era de prosperidad mundial de la década 1850-1860; pero ya hacia 1830 la Sociedad General belga empezó a practicar inversiones bancarias del tipo preconizado por los Pereire, y los financieros holandeses (aunque no escuchados por la mayor parte de los hombres de negocios) adoptaron las ideas saint-

simonianas. En esencia, estas ideas apuntaban a movilizar una variedad de recursos de capital doméstico que no hubieran ido espontáneamente al desenvolvimiento industrial, y cuyos dueños no habrían sabido cómo y en qué invertir de haber deseado hacerlo, a través de bancos y trusts de inversiones. A partir de 1850 ello produjo el característico fenómeno continental (especialmente alemán) de la gran actividad de los bancos, más como inversionistas que como banqueros, con lo que dominaron la industria y facilitaron su concentración.

III

No obstante, en el desarrollo económico de este período hay una gigantesca paradoja: Francia. Sobre el papel, ningún país debería haber avanzado más velozmente. Como acabamos de ver, poseía unas instituciones idealmente aptas para el desarrollo capitalista. El ingenio y la inventiva de sus hombres de negocios no tenían igual en Europa. Los franceses inventaron o aplicaron por primera vez el sistema de grandes almacenes, la publicidad y, guiados por la supremacía de la ciencia francesa, cualquier clase de innovaciones y descubrimientos técnicos, como la fotografía (con Nicéphore Niépce y Daguerre), la fabricación de soda de Leblanc, el blanqueado con cloro de Berthollet, la galvanoplastia, la galvanización, etc. Los financieros franceses eran los más imaginativos del mundo. El país poseía grandes reservas de capital que exportaba, ayudado por su experiencia técnica, a todo el continente, e incluso, después de 1850, a Inglaterra, para negocios como el de la Compañía General de Omnibus de Londres. En 1847, unos 2.250 millones de francos habían salido al extran-

jero²³, cantidad sólo superada por Inglaterra, y astronómicamente superior a las de otros países. París era un centro financiero internacional casi tan importante como Londres, y en épocas de crisis, como la de 1847, más importante todavía. Una empresa francesa fundó las compañías de gas en Europa en la década 1840-1850 —entre otras las de Florencia, Venecia, Padua y Verona— y consiguió autorización para fundarlas en toda España, en Argelia, en El Cairo y en Alejandría. El capital francés estaba a punto de financiar los ferrocarriles de todo el continente europeo, menos los de Alemania y Escandinavia.

A pesar de todo ello, el desarrollo económico de Francia era de hecho mucho más lento que el de otros países. Su población crecía despacio, sin grandes saltos. Sus ciudades —excepto París— se extendían modestamente e incluso algunas parecieron achicarse en 1830-1840. Su potencia industrial a finales de la década 1840-1850 era, sin duda, mayor que la de todos los demás países continentales —poseía muchos más caballos de vapor que todos ellos juntos— pero había perdido terreno en relación con Inglaterra y estaba a punto de perderlo también con relación a Alemania. En realidad, y a pesar de su preponderancia y su temprana puesta en marcha, Francia nunca fue una gran potencia industrial comparable a Inglaterra, Alemania y los Estados Unidos.

La explicación de esta paradoja está, como ya hemos visto (v. págs. 131-134), en la misma Revolución francesa, que perdió con Robespierre mucho de lo que ganara con la Asamblea Constituyente. La parte capitalista de la economía francesa era una superestructura alzada sobre la inmovible base del campesino y la pequeña burguesía. Los

²³ R. E. Cameron: op. cit., págs. 79 y 85.

labriegos libres, pero sin tierras, merodeaban por las ciudades; los productos baratos que hacían la fortuna de los industriales progresivos en todas partes, carecían de un mercado lo suficientemente amplio. Había mucho capital ahorrado, ¿pero por qué iba a invertirse en la industria nacional? ²⁴. El prudente empresario francés prefería fabricar productos de lujo a productos para ser consumidos por las masas; el financiero prudente prefería promover industrias en el extranjero que en su país. La iniciativa privada y el progreso económico sólo van juntos cuando éste proporciona a aquélla beneficios más altos que otras formas de negocio. En Francia no ocurría así, aunque a través de Francia se fertilizaba el crecimiento económico de otros países.

Completamente opuesta a la de Francia era la actitud de los Estados Unidos. El país sufría una escasez de capital, pero estaba dispuesto a importar en grandes cantidades, e Inglaterra dispuesta a exportarlas. También padecía gran escasez de mano de obra, pero las Islas Británicas y Alemania exportaron el excedente de su población —millones de seres— después de la gran hambre de los años 1840. Faltaban hombres técnicamente expertos; pero hasta ellos —algodoneros del Lancashire, mineros de Gales y metalúrgicos— podían importarse del sector ya industrializado del mundo, y ya la característica destreza norteamericana para inventar máquinas que ahorrasen y simplificasen el trabajo había dado abundantes señales de vida. En los Estados Unidos faltaban simplemente colonos y transportes para abrir territorios y alumbrar sus recursos, al parecer interminables. El

²⁴ El clásico lugar de este estudio es G. Lefebvre: *La Révolution française et les paysans*, 1932, reimpresso en *Etudes sur la Révolution française*.

simple proceso de expansión interna fue suficiente para dar a su economía un crecimiento casi ilimitado, aunque los colonos americanos, los gobiernos, los misioneros y los mercaderes ya se habían expandido hacia el Pacífico o impulsaban su comercio —respaldado por la dinámica segunda flota mercante del mundo— a través de los océanos, desde Zanzíbar hasta Hawai. Ya el Pacífico y el Caribe habían sido elegidos como zonas de influencia económica norteamericana.

Todas las instituciones de la nueva República estimulaban la decisión, el talento y la iniciativa privada. Una vasta población nueva, instalada en las ciudades del litoral y en los recién ocupados Estados del interior, exigía a su vez personal apto para el trabajo, ajuar de casa, herramientas y máquinas, constituyendo un mercado de homogeneidad ideal. Las necesidades de invención e iniciativa eran grandes y sucesivamente acudieron a servirlos los inventores del barco de vapor (1807-1813), de la humilde tachuela (1807), la máquina atornilladora (1809), la dentadura artificial (1822), el alambre aislante (1827-1831), el revólver (1835), la idea de las máquinas de escribir y de coser (1843-1846), la rotativa (1846) y una serie de piezas de maquinaria agrícola. Ninguna economía progresó más rápidamente que la norteamericana en aquel período, aunque su insólito crecimiento se produciría después de 1860.

Sólo un gran obstáculo surgió en el camino de la conversión de los Estados Unidos en la potencia económica mundial que pronto sería: el conflicto entre el Norte, industrial y granjero, y el Sur, semi-colonial. Mientras el Norte se beneficiaba del capital, el trabajo y la técnica de Europa —y sobre todo de Inglaterra— como una economía independiente, el Sur (que importaba pocos de aquellos recursos) era una economía típicamente depen-

diente de Inglaterra. Su fortuna al poder proporcionar a las fábricas de Lancashire casi todo el algodón que necesitaban perpetuaba su dependencia, lo mismo que la lana y la carne perpetuarían las de Australia y la Argentina. El Sur era partidario del libre cambio, lo que le permitía vender a Inglaterra y a su vez comprarle productos baratos; el Norte, casi desde el principio (1816), protegía fuertemente a los industriales frente a cualquier extranjero —por ejemplo, el inglés— que pretendiera perjudicarlos. El Norte y el Sur competían por los territorios del Oeste —éste para sus plantaciones de esclavos y el mantenimiento de su orgullo aristocrático; aquél para sus segadoras mecánicas y grandes mataderos—, pero hasta la construcción del ferrocarril transcontinental, el Sur, por dominar el delta del Mississippi a través del cual el Oeste Medio tenía su salida al exterior, dispuso de las mejores cartas para la partida económica. Hasta después de la guerra civil de 1861-1865 —que supondría, en efecto, la unificación de Norteamérica bajo el capitalismo nordista— no se asentó el futuro de la economía americana.

El otro futuro coloso de la economía mundial, Rusia, todavía era desdeñable económicamente, aunque algunos observadores perspicaces ya predecían que por su enorme tamaño, población y recursos materiales, estaba llamada a ser más tarde o más temprano una verdadera gran potencia. Las minas y las fábricas creadas por los zares del siglo XVIII con terratenientes feudales como patronos y con siervos como obreros, declinaban lentamente. Las nuevas industrias —trabajos textiles domésticos o en pequeña escala— sólo empezaron su verdadera expansión a partir de 1860. Incluso la exportación de cereales al Oeste desde las fértiles tierras negras de Ucrania progresaba muy despacio. La Polonia rusa estaba un poco más

adelantada, pero como el resto de la Europa oriental, desde Escandinavia en el Norte hasta la Península Balcánica en el Sur, la época de la gran transformación económica no había llegado todavía. Ni tampoco en el Sur de Italia y en España, excepto en algunas pequeñas comarcas de Cataluña y el país vasco. Hasta en el Norte de Italia, en donde los cambios económicos fueron mucho mayores, el adelanto era mayor en la agricultura (que siempre fue en esta región el factor más atractivo para las inversiones de capital y las empresas de negocios), en el comercio y en las navegaciones que en las manufacturas. El desarrollo de éstas lo dificultaba en toda la Europa meridional la escasez de carbón, que entonces era todavía la única fuente importante de la potencia industrial.

Así, una parte del mundo ascendía hacia el poderío industrial, mientras la otra se rezagaba. Pero ambos fenómenos no estaban desconectados uno de otro. El estancamiento económico, la pereza y hasta el retroceso, eran productos del avance económico. Pues, ¿cómo las economías relativamente atrasadas podrían resistir la fuerza —o, en ciertos casos, la atracción— de los nuevos centros de riqueza, industria y comercio? La inglesa y algunas otras zonas europeas podían vender a menor precio que todos sus competidores. Aspiraban a ser el «taller» del mundo. Nada parecía más natural que el que los países menos adelantados se limitaran a producir alimentos y quizá minerales, cambiando tales productos no competidores por las manufacturas inglesas o de otros países de la Europa occidental. «El sol es vuestro carbón» —decía Richard Cobden a los italianos²⁵. En donde el poder

local estaba en manos de grandes terratenientes o de granjeros o rancheros progresistas, el cambio resultaba conveniente para ambas partes. Los propietarios de las plantaciones cubanas eran felices ganando dinero con su azúcar e importando los productos extranjeros que permitían a los extranjeros seguir comprándoles azúcar. En donde los fabricantes locales podían hacer oír su voz o los gobiernos apreciaban las ventajas de un desarrollo económico equilibrado o sencillamente las desventajas de la dependencia, la actitud era menos favorable. Federico List, el economista alemán —visitando como de costumbre la túnica de la abstracción filosófica— rechazaba una economía internacional que hacía de Inglaterra la principal o la única potencia industrial, y abogaba por el proteccionismo. Como acabamos de ver, eso era lo que, sin filosofías, hacían los norteamericanos.

Todo esto suponía una economía políticamente independiente y lo bastante fuerte para aceptar o rechazar el papel que le había asignado la industrialización primera de un pequeño sector del mundo. Donde no había independencia, como en las colonias, no existía opción. La India, como hemos visto, estaba en proceso de desindustrialización, y Egipto proporcionaba una estampa todavía más viva de ese proceso. Mohamed Alí había tratado sistemáticamente de implantar en su país una economía moderna, basada, entre otras cosas, en la industria. No sólo estimuló el aumento de producción de algodón para el mercado mundial (desde 1821), sino que en 1838 invirtió la considerable suma de 12 millones de libras esterlinas en industrias, en las que trabajaban de 37 a 40 mil obreros. No sabemos lo que hubiera ocurrido de haberse dejado a Egipto seguir ese camino. Lo que sí ocurrió fue que el convenio anglo-turco de 1838 introdujo en el país a los comerciantes extranjeros, con

²⁵ G. Mori: *Osservazioni sul libero-scambismo dei moderati nel Risorgimento*, "Riv. Storic. del Socialismo", III, 1960, pág. 8.

lo que minó el monopolio a través del cual venía operando Mohamed Alí; luego, la derrota de Egipto por los occidentales en 1839-1841 le obligó a reducir su ejército, con lo que perdió gran parte del incentivo que le llevara a la industrialización²⁰. No sería aquélla la primera ni la última vez en el siglo XIX en que los cañones occidentales «abrieran» un país al comercio, es decir, a la competencia superior del sector industrializado del mundo. ¿Quién, que viera a Egipto en la época del protectorado británico a finales de ese siglo, habría reconocido al país que cincuenta años antes —y para disgusto de Richard Cobden²¹— fue el primer Estado no blanco que buscara el camino moderno para salir de su anticuada economía?

De todas las consecuencias económicas de la era de la doble revolución, la más profunda y duradera fue aquella división entre países «avanzados» y «subdesarrollados». En 1848 era evidente qué países pertenecerían al primer grupo: la Europa occidental (menos la Península Ibérica), Alemania, Italia del Norte y algunas partes de Europa central, Escandinavia, los Estados Unidos y quizá las colonias establecidas por emigrantes de habla inglesa. Igualmente claro era que el resto del mundo, salvo algunas pequeñas parcelas, bajo la presión irregular de las exportaciones e importaciones occidentales o la presión militar de los cañones y las expediciones militares occidentales, se estaba quedando retrasado o pasaba a depender económica-

²⁰ C. Issawi: *Egypt since 1800*, "Journal of Economic History", marzo de 1961, XXI, pág. 1.

²¹ "Todo este despilfarro se hizo con el mejor algodón en bruto que debían habernos vendido... Y no fue esto lo peor, sino que las manos que se emplearon en tales fábricas se arrancaron al cultivo del suelo." (Morley: *Life of Cobden*, cap. 3.)

mente de Occidente. Hasta que los rusos, en los años treinta de este siglo, encontraron los medios para salvarlo, el abismo entre los «atrasados» y los «avanzados» permaneció incommovible, infranqueable y cada vez más ancho, entre la minoría y la mayoría de los habitantes del mundo. Ningún otro hecho determinaría la historia del siglo XX más firmemente que éste.

GUÍA DE LECTURA: "Hacia un mundo industrial"

1. ¿Cuál era en 1848 la situación de las economías respecto del sector industrial?
2. ¿Cuál era en 1850 la extensión de los ferrocarriles y los países donde se estaba haciendo uso de ese medio de transporte?
3. ¿Qué tipo de población era la de la mayor parte del mundo en 1850?
4. ¿En qué consistió cada uno de los tres cambios más importantes que se dieron a partir de 1789?
5. ¿Cuál es la diferencia entre la depresión de 1846-1848 y la de 1839-1842 en Inglaterra?
6. ¿Cuál fue el factor principal que aceleró dichos cambios a partir de 1830?
7. ¿Explique por qué la industrialización se fue dando en los países en forma desigual?
8. ¿Cuáles fueron los aportes de las revoluciones del siglo XVIII a los procesos de industrialización?
9. Francia había hecho una revolución burguesa, por qué entonces su proceso de industrialización fue lento?
10. Establezca diferencia entre el crecimiento económico de Francia y el de los Estados Unidos.
11. ¿Por qué se dice que la India y Egipto vivían un proceso de desindustrialización?
12. ¿Cuál es el significado que da Hobsbawm a la división entre países avanzados y países atrasados?