



ERIC HOBSBAWM

INDUSTRIA E IMPERIO

HISTORIA DE GRAN BRETAÑA
DESDE 1750
HASTA NUESTROS DÍAS



LIBROS *de* HISTORIA

ERIC HOBSBAWM

INDUSTRIA E IMPERIO

HISTORIA DE GRAN BRETAÑA DESDE 1750
HASTA NUESTROS DÍAS

Edición revisada y puesta al día con la colaboración de

CHRIS WRIGLEY



Traducción castellana de
Gonzalo Pontón

CRÍTICA
BARCELONA

Primera edición: 2001

Primera edición en esta nueva presentación: abril de 2016

Industria e imperio

Eric Hobsbawm

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal)

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.
Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

Título original: *Industry and empire. From 1750 to the Present Day*

© Eric Hobsbawm, 1968, 1969, 1999

© de la traducción, Gonzalo Pontón, revisada y puesta al día por Ferran Pontón, 2001

© Editorial Planeta S. A., 2016
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

editorial@ed-critica.es
www.ed-critica.es

ISBN: 978-84-9892-945-4
Depósito legal: B. 2792 - 2016
2016. Impreso y encuadernado en España por Book Print

ÍNDICE

<i>Prefacio</i>	9
Introducción	13
1. Gran Bretaña en 1750	23
2. El origen de la Revolución industrial	33
3. La Revolución industrial, 1780-1840	52
4. Los resultados humanos de la Revolución industrial, 1750-1850	72
5. Agricultura, 1750-1850	87
6. La segunda fase de la industrialización, 1840-1895	97
7. Gran Bretaña en la economía mundial	119
8. Niveles de vida, 1850-1914	137
9. Los inicios del declive	153
10. La tierra, 1850-1960	173
11. Entre las guerras	183
12. El gobierno y la economía	199
13. La larga prosperidad	221
14. La sociedad británica desde 1914	244
15. La otra Gran Bretaña	264
16. Un clima económico más riguroso	281
Conclusión	299
<i>Diagramas</i>	307
<i>Lecturas complementarias</i>	357
<i>Índice onomástico</i>	361

1. GRAN BRETAÑA EN 1750¹

Lo que ve el observador contemporáneo no es necesariamente la verdad, pero, a veces, el historiador suele olvidarlo peligrosamente. Gran Bretaña —o, mejor, Inglaterra— era en el siglo xviii un país muy observado y, si nos proponemos averiguar qué sucedió en él desde la Revolución industrial, bien podemos comenzar tratando de observarlo con los ojos de sus numerosos y estudiosos visitantes extranjeros, siempre ansiosos de aprender, generalmente ávidos de admirar y con el tiempo suficiente y necesario para prestar atención al ambiente. El viajero que hacia 1750 llegaba a Dover o Harwich después de una travesía arriesgada y con frecuencia muy larga (digamos que más de treinta horas desde Holanda) obraría con acierto al elegir para pasar la noche una de las caras, pero notablemente cómodas, posadas inglesas que siempre habían de impresionarle muy favorablemente. Al día siguiente debería viajar quizás unos 80 km en calesa y tras descansar otra noche en Rochester o Chelmsford entraría en Londres hacia el mediodía siguiente. Desde luego viajar en estas condiciones requería disponer de tiempo libre. La alternativa del pobre —caminar o utilizar la navegación de cabotaje— era más barata y más lenta, o más barata pero de resultados impredecibles. Algunos años más tarde los nuevos coches correo, más rápidos, podían llevarlo de Londres a Portsmouth entre la mañana y el atardecer, o desde Londres a Edimburgo en sesenta y dos horas, pero en 1750 el viaje requería aún de diez a doce días.

Al viajero le impresionaría en seguida el verdor, la pulcritud y prosperidad de la campiña inglesa y también las aparentes comodidades del «campesino». «Todo el condado —escribió el conde Kielmanssegge de Hannover en 1761 refiriéndose a Essex— no difiere de un cuidado jardín»,² opinión que podía ser puesta en boca de muchos otros visitantes. Dado que el viaje habitual de estos visitantes se reducía a las áreas meridional y central de Inglaterra, semejante impresión no era completamente exacta, pero

aun así el contraste con la mayor parte del continente era bastante real. De modo paralelo, al viajero iba a impresionarle profundamente el inmenso tamaño de Londres y con razón, ya que con sus tres cuartos de millón de habitantes era de lejos la mayor ciudad de todo el orbe cristiano, duplicando quizás el tamaño de su más cercana rival: París. Ciertamente es que no era hermosa. Incluso podía parecer lúgubre a ojos extranjeros. «Después de haber visto Italia —observó el abate Le Blanc en 1747— no veréis nada en los edificios de Londres que os sea agradable. La ciudad tan sólo maravilla por su colosalismo.» (Pero tanto a él, como a los demás, le impresionaron «las bellezas del campo, el cuidado que se tiene en la mejora de las tierras, la riqueza de los pastos, los numerosos rebaños que los cubren y el clima de abundancia y limpieza que reina hasta en las más pequeñas aldeas».)³ Londres no era una ciudad limpia ni bien iluminada, aunque incomparablemente mejor que centros industriales como Birmingham, donde «las gentes parecen estar tan embebidas en sus asuntos de puertas adentro, que no se cuidan del aspecto externo que pueden ofrecer. Las calles no tienen pavimento ni iluminación».⁴

Ninguna otra ciudad inglesa podía compararse a Londres ni de lejos, aunque los puertos y los centros comerciales o manufactureros de las provincias, a diferencia de lo que sucedió en el siglo xvii, crecían con rapidez y prosperaban a ojos vistas. Ninguna otra ciudad inglesa llegaba a 50.000 habitantes. Pocas de ellas hubieran llamado la atención del visitante extranjero no comerciante, aunque de haber ido a Liverpool en 1750 (aún no llegaba allí la diligencia de Londres) sin duda le habría impresionado el bullicio de aquel puerto en rápido crecimiento, cimentado, como Bristol y Glasgow, en el tráfico de esclavos y de productos coloniales —azúcar, té, tabaco y algodón en cantidades cada vez mayores—. Las ciudades del siglo xviii se jactaban de sus sólidos y recientes muelles y de la elegancia provinciana de sus edificios públicos, que constituían lo que el visitante podía aceptar como «una agradable réplica de la metrópoli».⁵ En la vida de sus menos atildados habitantes se reflejaba mejor la tosca brutalidad de la ciudad portuaria, infestada de tabernas y prostitutas que engullían el incansable flujo de marineros, víctimas de los manejos de los contrabandistas de trabajadores o de la recluta engañosa para servir en la marina de Su Majestad. Los barcos y el comercio ultramarino eran, como sabía todo el mundo, la savia de Gran Bretaña y la marina real su arma más poderosa. Hacia mediados del siglo xviii el país disponía de unos 6.000 barcos mercantes de medio millón de toneladas, varias veces el tamaño de la marina mercante francesa, su principal competidor. Esta flota representaba, en 1700, la décima parte de todas las inversiones fijas de capital (salvo los bienes raíces), en tanto que sus 100.000 marinos constituían el mayor grupo de trabajadores no agrícolas.

Hacia mediados del siglo XVIII el viajero dedicaría probablemente menos atención a las manufacturas y a las minas, aunque le impresionara la calidad (ya que no el gusto) de la artesanía británica, y apreciara el ingenio con que las gentes complementaban hábilmente su duro trabajo e industria. Los ingleses ya eran famosos por sus máquinas que, como hizo notar el abate Le Blanc, «realmente multiplican a los hombres al disminuir su trabajo... En los pozos mineros de Newcastle una sola persona, utilizando un aparato tan sorprendente como sencillo, puede elevar quinientas toneladas de agua a una altura de 55 m». ⁶ La máquina de vapor, en su forma primitiva, ya estaba presente. Si el talento inglés para utilizar invenciones se debía a su propia capacidad inventiva o a su capacidad para sacar partido de los inventos de otros era materia opinable. Probablemente obedecía a esto último, pensaba el sa-gaz Wendeborn de Berlín, quien viajó por Inglaterra en la década de 1780 cuando la industria era ya objeto de muchísimo más interés. Como a muchos otros viajeros, la palabra «manufacturado» le recordaba principalmente ciudades como Birmingham con su variedad de pequeños artículos metálicos, Sheffield, con sus admirables cuchillerías, las alfarerías de Staffordshire y la industria lanera ampliamente distribuida por toda la campiña de East Anglia, el West Country y el Yorkshire, pero no la asociaba con ciudades de gran tamaño a excepción de la declinante Norwich. Ésta era, después de todo, la manufactura básica y tradicional de Inglaterra. Wendeborn casi no menciona Lancashire y aun lo hace de pasada.

Aunque la agricultura y las manufacturas eran prósperas y en expansión, a ojos foráneos eran claramente mucho menos importantes que el comercio. Inglaterra era «la nación de tenderos», y el comerciante, no el industrial, su ciudadano más característico. «Hay que tener presente —escribió el abate Le Blanc— que los productos naturales del país no llegan, como máximo, a la cuarta parte de su riqueza: el resto lo debe a sus colonias y a la industria de sus habitantes quienes, mediante el transporte e intercambio de las riquezas de otros países, aumentan continuamente la propia.» ⁷ En el marco mundial del siglo XVIII el comercio de los ingleses constituía un fenómeno muy notable. Era tan práctico como belicoso, como observó Voltaire en la década de 1720, cuando sus *Lettres anglaises* implantaron la moda de admirar reportajes extranjeros de las islas. Era más que eso: el comercio estaba íntimamente ligado con el sistema político único de Gran Bretaña en el que los reyes estaban subordinados al Parlamento. Los historiadores británicos nos recuerdan atinadamente que el Parlamento estaba controlado por una oligarquía de aristócratas terratenientes en lugar de estarlo por lo que aún no se conocía como clases medias. Pero si los comparamos con sus equivalentes continentales ¡qué nobles tan poco aristocráticos! De qué modo tan extraño —tan ridículo pensaba el abate Le Blanc— se sentían inclinados a imitar a

sus inferiores: «En Londres los señores se visten como sus criados, y las duquesas imitan a sus doncellas». Qué alejados estaban en su ánimo de la aristocrática ostentación de las sociedades realmente nobiliarias:

No se advierte en los ingleses deseos de hacer un buen papel en sociedad, ni en sus ropas ni en sus equipajes; su ajuar es tan sencillo como puedan prescribir las leyes suntuarias... y si las mesas de los ingleses no son notables por su frugalidad, lo son al menos por su sencillez.⁸

Todo el sistema inglés estaba basado, a diferencia de aquellos otros países menos adelantados y, ciertamente, menos prósperos, en un gobierno preocupado por las necesidades de lo que el abate Coyer llamaba «la honesta clase media, esa parte preciosa de las naciones».⁹ «El comercio —escribió Voltaire— que ha enriquecido a los súbditos de Inglaterra les ha ayudado a hacerlos libres, y esa libertad, a su vez, ha hecho crecer el comercio. Ése es el fundamento de la grandeza del estado.»¹⁰

Así pues, Inglaterra impresionaba al visitante extranjero principalmente como un país rico y ello sobre todo por su comercio y sus empresas; como un estado poderoso y formidable, pero cuyo poder descansaba fundamentalmente en aquella arma basada en el comercio y mentalizada por él: la flota; como un estado de libertad y tolerancia excepcionales, ambas también estaban vinculadas estrechamente con el comercio y la clase media. Aunque tal vez remisa para los aristocráticos placeres de la vida, el ingenio y la *joie de vivre*, y dada a lo religioso y a otras excentricidades, Inglaterra constituía incuestionablemente la más floreciente y progresiva de las economías, que además brillaba con luz propia en la ciencia y la literatura, por no hablar de la tecnología. Su pueblo llano, insular, vanidoso, competente, brutal y dado a la greña, estaba bien alimentado y era próspero, si pensamos en las condiciones de los pobres de la época. Sus instituciones eran estables, a pesar de la notable endeblez del aparato estatal para mantener el orden público, o para planificar y administrar los asuntos económicos del país. Quienes desearan situar a sus propios países en la ruta del progreso económico, debían aprender la lección del apreciable éxito conseguido por un país basado esencialmente en la empresa privada. «Meditad sobre ello —proclamaba el abate Coyer en 1779— oh vosotros que todavía apoyáis un sistema de regulaciones y de privilegio exclusivo»,¹¹ al observar que incluso caminos y canales se construían y conservaban con fines lucrativos.¹²

Progreso económico y técnico, empresa privada y lo que ahora llamaríamos liberalismo: todo eso era evidente. Sin embargo nadie esperaba la inminente transformación del país por una revolución industrial, ni siquiera los viajeros que pasaron por Inglaterra en los primeros años de la década de 1780,

cuando ya sabemos que se había iniciado. Pocos esperaban su inminente explosión demográfica que iba a elevar la población de Inglaterra y Gales desde unos 6,5 millones de habitantes en 1750 a más de nueve millones en 1801, y a 16 millones hacia 1841. A mediados del siglo XVIII, e incluso algunas décadas más tarde, la gente aún discutía si la población inglesa crecía o se mantenía igual; hacia fines de siglo Malthus daba como cosa hecha que estaba creciendo demasiado.

Si nos remontamos a 1750 veremos sin duda muchas cosas que habían pasado por alto a los contemporáneos, no evidentes para ellos (o, por el contrario, demasiado obvias para que las advirtieran), pero no entraremos en desacuerdo en lo fundamental. Observaremos, por encima de todo, que Inglaterra (Gales y grandes zonas de Escocia aún eran algo distintas: cf. capítulo 15) era ya una economía monetaria y de mercado a escala nacional. Una «nación de tenderos» significa una nación de productores para la venta en el mercado, además de una nación de clientes. En las ciudades esto era bastante natural, ya que una economía cerrada y autosuficiente es imposible en ciudades que sobrepasen unas dimensiones determinadas, e Inglaterra era lo bastante afortunada —económicamente hablando— como para poseer la mayor de todas las ciudades occidentales (y, en consecuencia, el mayor de todos los mercados centrales de artículos de consumo) en Londres, la cual contaba, hacia mediado el siglo, con un 15 por ciento de la población inglesa y cuya insaciable demanda de alimentos y combustible transformó toda la agricultura del sur y del este, atrajo suministros regulares por vías fluvial y terrestre de los lugares más remotos de Gales y el norte y estimuló las minas de carbón de Newcastle. Las variaciones regionales de los precios de artículos alimenticios no perecederos y de fácil transporte, como el queso, eran pequeñas, y además Inglaterra no tenía que pagar ya el oneroso coste de las economías locales y regionales autosuficientes: el hambre. La «carestía», bastante común en el continente, de reciente memoria en las Lowlands escocesas, ya no era un problema grave, aunque las malas cosechas determinaran a veces elevadas alzas en el coste de la vida con los consiguientes disturbios en amplias zonas del país, como sucedió en 1740-1741, 1757 y 1767.

Lo que alarmaba en el campo británico era la ausencia de un campesinado en el sentido continental. No se trataba tan sólo de que el crecimiento de una economía de mercado ya hubiese socavado gravemente la autosuficiencia local y regional, y atrapado incluso a las aldeas en la red de compra-venta en metálico, lo que ya era, atendiendo a patrones contemporáneos, bastante obvio. El uso creciente de artículos exclusivos de importación como el té, el azúcar y el tabaco nos da la pauta no sólo de la expansión del comercio ultramarino, sino de la comercialización de la vida rural. Hacia mediados del siglo, se importaban legalmente unos 270 g de té *per capita*, más

una importante cantidad pasada de contrabando, y hay pruebas de que esa bebida no era infrecuente en el campo, incluso entre los jornaleros (o, con mayor precisión, entre sus mujeres e hijas). Los ingleses, calculaba Wendeborn, consumen el triple de té que todo el resto de Europa. El pequeño cultivador propietario, que vivía fundamentalmente del producto de sus tierras trabajadas en familia, se hizo mucho menos común que en otros países (excepto en la atrasada franja céltica y otras zonas reducidas, principalmente del norte y del oeste). El siglo que siguió a la Restauración de 1660 había contemplado una importante concentración de la propiedad de la tierra en manos de una clase limitada de terratenientes latifundistas, a expensas tanto del hidalgo rural como de los campesinos. No disponemos de datos fiables, pero hacia 1750 la estructura característica de la propiedad de la tierra en Inglaterra ya era discernible: unos millares de propietarios arrendaban sus tierras a unas decenas de miles de aparceros, quienes a su vez contaban con el trabajo de varios cientos de miles de jornaleros, servidores o minúsculos propietarios que se contrataban por la mayor parte de su tiempo. Este hecho supone, por sí mismo, un sistema muy sustancial de ingresos y ventas en metálico.

Además, buena parte —quizá la mayoría— de las industrias y manufacturas de Gran Bretaña eran rurales, y el trabajador típico lo constituía una suerte de artesano rural o pegujalero que se iba especializando cada vez más en la elaboración de un producto determinado —principalmente tejidos, medias, y una cierta variedad de utensilios metálicos— con lo que se iba convirtiendo gradualmente de pequeño campesino o artesano en obrero asalariado. Los villorrios donde la gente dedicaba su tiempo libre o el paro estacional a tejer, hilar, o a la minería, tendieron a convertirse en centros industriales de tejedores, hiladores o minero *fulltime*, y con el tiempo, algunos de estos pueblos —de ninguna forma todos— se convirtieron en ciudades industriales. O lo que es más probable, los pequeños centros de mercado de donde salían los mercaderes para acaparar los productos de los pueblos, o para distribuir (*put out*) el material en bruto y alquilar telares y bastidores a los jornaleros agrícolas, se convirtieron en ciudades, se llenaron de talleres o factorías primitivas para preparar y, acaso, terminar el material y productos recogidos de los distintos trabajadores «a manos». La naturaleza de este sistema de industria doméstica rural (*putting-out*) se esparció ampliamente por todo el campo británico, y sirvió para espesar la red de transacciones dinerarias que se extendió por él. Toda villa que se especializara en manufacturas, cualquier área rural que se convirtiera en industrial (como sucedió con el Black Country, las regiones mineras y la mayor parte de las zonas textiles), implicaba alguna otra zona que se especializara en venderle los alimentos que ya no producía.

Esta amplia dispersión de la industria por todo el campo tuvo dos consecuencias conexas e importantes: proporcionó a la clase de terratenientes que contaba políticamente un interés directo en las minas que se encontraban bajo sus tierras (y de las cuales, a diferencia del continente, ellos y no el rey obtuvieron «regalías») y en los centros manufactureros de sus aldeas. El señalado interés de la nobleza alta y baja local en inversiones como canales y caminos de peaje no se debía tan sólo a la esperanza de poder abrir mercados más amplios para sus productos agrícolas, sino a las anticipadas ventajas de un transporte mejor y más barato para sus minas y manufacturas.¹³ Pero en 1750 estas mejoras en el transporte tierra adentro apenas si se habían iniciado: se constituían «compañías de portazgos» a un promedio inferior a diez cada año (entre 1750 y 1770 se sucedieron a un promedio de más de 40 anuales) y la construcción de canales no se inició hasta 1760.

La segunda consecuencia fue que los intereses manufactureros podían ya *determinar la política del gobierno*, a diferencia de lo que sucedía en el otro gran país comercial, Holanda, donde lo que contaba era el supremo interés de los comerciantes. Y ello a pesar de la modesta riqueza e influencia de los industriales en ciernes. Así se calculaba que en 1760 la clase más pobre de los «comerciantes» ganaba tanto como la más rica de los «dueños de manufacturas» (la más rica ganaba por término medio tres veces más), y que incluso la capa superior de los mucho más modestos «tratantes» ganaba el doble que el estrato equivalente de los «dueños de manufacturas». Las cifras son aproximativas, pero indican los niveles relativos del comercio y la industria en la opinión de los contemporáneos.¹⁴ Desde todos los aspectos, el comercio parecía ser más lucrativo, más importante, más prestigioso que las manufacturas, y en especial el comercio ultramarino. Y sin embargo, cuando hubo que elegir entre los intereses del comercio (que descansaban en la libertad de importar, exportar y reexportar) y los de la industria (que reposaban en aquel estadio en la protección del mercado interior británico contra los productos extranjeros y en la captura del mercado de exportación para los productos británicos), prevaleció el productor doméstico, ya que el comerciante sólo pudo movilizar Londres y algunos puertos en defensa de sus intereses, en tanto que el manufacturero contó con los intereses políticos de amplios sectores del país y del gobierno. La cuestión quedó decidida a fines del siglo xvii, cuando los fabricantes de tejidos, apoyándose en la tradicional importancia de los paños de lana para la hacienda británica, obtuvieron la prohibición de importar indianas extranjeras. La industria británica pudo crecer a sus anchas en un mercado interior protegido hasta hacerse lo suficientemente fuerte como para pedir libre entrada en los mercados de otros pueblos, es decir, el «librecambio».

Pero ni la industria ni el comercio podían haber florecido sino por las insólitas circunstancias políticas que con tanta razón impresionaban a los extranjeros. Nominalmente, Inglaterra no era un estado «burgués». Era una oligarquía de aristócratas terratenientes, encabezada por una nobleza cerrada que se autopetruaba, de unas 200 personas, un sistema de poderosos matrimonios familiares bajo la égida de las testas ducales de las grandes familias *whig*: los Russells, los Cavendishes, los Fitzwilliams, los Pelhams y demás. ¿Quién se les podía comparar en riquezas? (Joseph Massie calculó en 1760 las rentas de diez familias nobles en 20.000 libras anuales, de otras veinte en 10.000 y de otras 12 entre 6.000 y 8.000, o más de diez veces de lo que se suponía ganaba la clase de comerciantes más adinerada.) ¿Quién se les podía comparar en influencia, en un sistema político que, de desearlo, concedía casi automáticamente a un duque o conde un puesto en la dirección del gobierno y un séquito automático de parientes, clientes y partidarios en ambas cámaras del Parlamento, y que hacía que el ejercicio del menor derecho político dependiera de la propiedad de la tierra que cada vez era más difícil conseguir para aquellos que no dispusieran ya de patrimonio personal? Sin embargo, como los extranjeros observaron con mucha mayor claridad de lo que nosotros podemos hacer ahora, los «grandes» de Inglaterra no constituían una nobleza comparable a las jerarquías feudales y absolutistas del continente. Eran una elite postrevolucionaria, heredera de los puritanos. El honor, la gallardía, la elegancia y largueza, virtudes de una aristocracia feudal o cortesana, ya no gobernaba sus vidas. Un *junker* alemán de medio pelo podía disponer de un séquito de servidores y criados mucho mayor que el del mismo duque de Bedford. Sus parlamentos y gobiernos hacían la guerra y la paz en función del beneficio comercial, colonias y mercados, y con el fin de derrocar a los competidores comerciales. Cuando una auténtica reliquia del tiempo pasado irrumpió en Inglaterra, como Carlos Eduardo Estuardo, el «Joven Pretendiente» en 1745, con su ejército de montañeses leales, pero desprovistos de todo interés por el comercio, la distancia entre la Inglaterra *whig*, aunque aristocrática, y otras sociedades más arcaicas se hizo evidente. Los próceres *whig* (aunque no tanto los hidalgos rurales *tory* [los *squires*]) sabían muy bien que el poder del país, y el suyo propio, descansaban en la facilidad de obtener dinero por la guerra y el comercio. Si bien en 1750 no pudieron obtener grandes beneficios en la industria, cuando éstos fueron posibles no tardaron en adaptarse a la nueva situación.

Si tratamos de situarnos frente a la Inglaterra de 1750, sin la perspectiva que da el tiempo ¿hubiéramos profetizado la inminencia de la Revolución industrial? A buen seguro que no. Al igual que los visitantes extranjeros, nos

habría impresionado la naturaleza esencialmente «burguesa», comercial, del país. Hubiéramos admirado su dinamismo y su progreso económico, tal vez su agresivo expansionismo, y nos habría llamado poderosamente la atención los notables resultados obtenidos por sus empresarios privados, numerosos y apenas controlados. Hubiéramos predicho para Inglaterra un futuro poderoso y cada vez más próspero. Pero ¿hubiéramos esperado su transformación o, mucho menos aún, la transformación del mundo? ¿Hubiéramos esperado que en menos de un siglo el hijo de un «manufacturero» —un manufacturero, que en el año 1750 acaba de abandonar el campo de sus mayores, agricultores independientes acomodados (*yeomen*) para asentarse en una pequeña ciudad del Lancashire— llegaría a primer ministro de Inglaterra? Seguro que no. ¿Hubiéramos creído que la tranquila Inglaterra de 1750 iba a ser desgarrada por el radicalismo, el jacobinismo, el cartismo y el socialismo? Echando la vista atrás, comprobamos que ningún otro país se hallaba tan bien preparado para realizar la Revolución industrial. Pero aún debemos preguntarnos por qué esta revolución sobrevino en las décadas finales del siglo XVIII, con unos resultados que, para bien o para mal, se han hecho irreversibles.

NOTAS

1. Ver las obras de Cole y Postgate, Ashton, Wilson, Deane y Cole, relacionados en el apartado de «lecturas complementarias», 2 y 3. Ver también las figuras 1, 3, 10, 14, 16, 26, 28, 37.

2. Conde Friedrich Kielmansegge, *Diary of a Journey to England 1761-1762*, Londres, 1902, p. 18.

3. Mons. L'Abbé Le Blanc, *Letters on the English and French Nations*, Londres, 1747, vol. I, p. 177.

4. *A tour through England, Wales and part of Ireland made during the summer of 1791*, Londres, 1793, p. 373.

5. *Ibidem*, p. 354.

6. Le Blanc, *p. cit.*, I, p. 48.

7. *Ibidem*, II, p. 345.

8. *Ibidem*, I, p. 18; II, p. 90.

9. Abbé Coyer, *Nouvelles observations sur l'Angleterre* (1779), p. 15.

10. Voltaire, *Lettres philosophiques*, carta X.

11. Abbé Coyer, *op. cit.*, p. 27.

12. Todo el mundo no estaba de acuerdo, sobre todo cuando, al igual que a la «celebrada Madam Du Bocage» se les decía que la suciedad de Londres se debía a que «en una nación libre, los ciudadanos pavimentan sus calles como creen conveniente, cada uno ante su propia puerta». La libertad, dijo el abate Le Blanc, «según parece es la bendición que les impide tener un buen pavimento o una buena administración en Londres».

13. No se esperaba que las compañías de canales y de portazgos consiguieran más allá de cubrir gastos, tal vez con algún modesto rendimiento.

14. Hacia 1760 disponemos de las cifras siguientes (en £ anuales):

Ocupación	Número de familias	Ganancias
Comerciantes	1.000	600
	2.000	400
	10.000	200
	20.000	70
Tratantes	2.500	400
	5.000	200
	10.000	100
	20.000	70
«Dueños de manufacturas»	125.000	40
	2.500	200
	5.000	100
	10.000	70
	62.500	40

En comparación, el promedio de ingresos de abogados y posaderos se calculaba en 100 £, el de los agricultores más ricos en 150 £, y el de «labradores» y jornaleros provinciales en 5 o 6 chelines por semana.