

A REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

A Revolución industrial inglesa foi precedida, polo menos, por douscentos anos de constante desenvolvemento económico (...).

As principais condicións previas para a industrialización xa estaban presentes na Inglaterra do século XVIII ou ben podían lograrse con facilidade (...).

Cara a 1750 é dubidoso que se puidese falar con propiedade dun campesiño propietario da terra en extensas zonas de Inglaterra e é certo que xa non se podía falar de agricultura de subsistencia (...). O país acumulara e estaba acumulando un excedente o bastante amplo como para permitir o necesario investimento nun equipo non moi custoso, antes dos ferrocarrís, para a transformación económica. Boa parte deste excedente concentrárase en mans de quen desexaban investir no progreso económico (...). Ademais Inglaterra posuía un extenso sector manufactureiro altamente desenvolvido e un aparello comercial aínda máis desenvolvido (...).

O transporte e as comunicacións eran relativamente fáciles e baratos, xa que ningún punto do país dista moito máis dos 100 km. do mar, e aínda menos dalgunhas canles navegables (...).

Isto non quere dicir que non xurdisen obstáculos no camiño da industrialización británica, senón só que foron fáciles de superar por mor de que xa existían condicións sociais e económicas fundamentais, porque o tipo de industrialización do século XVIII era comparativamente barato e sinxelo, e porque o país era o suficientemente rico e florecente para que lle afectasen ineficiencias que podían dar ao traste con economías menos dispostas”.

E. Hobsbawm. Industria e Imperio.

”Os demandantes piden poder expoñer á Corte de xustiza en base aos seguintes feitos:

Que co pretexto de facer mellorías nas terras de propiedade da citada parroquia privárase aos campesiños sen terra xa todas as persoas que teñen dereitos sobre as “common lands” que se pretenden cercar! do indispensable privilexio do que actualmente gozan, é dicir, de que os seus bois, tenreiros e ovellas poidan pacer ao longo e a ou ancho de devanditas terras. Este privilexio non só lles permite manterse a eles e ás súas familias no medio do inverno - cando non lograrían, nin sequera pagando en diñeiro contante, que os propietarios doutras terras désenlles a mínima cantidade de leite ou de soro para tales necesidades - , senón que tamén lles permite entregar aos gandeiros partidas de animais novos e delgados a un prezo razoable, para logo engordalos e vendelos no mercado a un prezo máis moderado; e este sistema considérase como o máis racional e eficaz para asegurar o abastecemento público de xéneros de primeira necesidade a prezos máis baixos. Os demandantes consideran ademais que o resultado máis desastroso deste cerramento será a case total despoboación da súa cidade, agora chea de traballadores orgullosos e fortes que, do mesmo xeito que os habitantes doutras parroquias «abertas», son o vigor e a gloria da nación, o sostén da súa flota e do seu exército. Baixo o empuxe da necesidade e da falta de traballo, veranse obrigados a emigrar en masa cara ás cidades industriais, onde a natureza mesma do traballo no tear ou na fragua reducila pronto o seu vigor, debilitaría ao seu descendencia e podería facerlles

esquecer aos poucos ese principio fundamental de obediencia ás leis de Deus e do seu país que constitúe o carácter peculiar deses sinxelos e feros campesiños que é fácil atopar nas zonas dos “open fields” e dos que en gran medida dependen a orde e a tranquilidade do Estado. Segundo os demandantes, estes son algúns dos danos que se poderán derivar das previstas medidas que lles afectarán como individuos, pero que terán consecuencias en toda a comunidade. Xa comprobáronse estes danos en moitos outros casos de cerramentos, e eles opinan que presentando o problema ao Parlamento (que constitucionalmente é protector e patrón dos pobres) os seus dereitos non poderán deixar de ser tutelados fronte á lei en discusión”.

Petición de pequenos propietarios de terras e persoas con dereitos de servidume activa sobre as common land. En Raunds, Northamptonshire. Commons Journal, do 19 de xullo de 1797.

”O movemento dos cercados se recomeza con vigor no século XVIII, especialmente a partir de 1760. (...) Os “squatters” que vivían nas súas terras comunais son expulsados; campesiños pobres que posuían ínfimas parcelas non pode soportar os gastos do cercado e non poden vivir nas malas terras recibidas; vanse, como moitos outros a quen a extensión da gandería fixo inútiles; como outros, tamén obrigados a vender o seu granxa ao propietario veciño. (...).

Grazas a estas transformacións na propiedade e explotación agrícola, queda dispoñible unha numerosa man de obra, privada a miúdo do esencial. Con ela poderá acrecentarse a produción manufactureira e mineira.”

M. Beaud. Historia do capitalismo: De 1500 aos nosos días.

”Estimando a poboación do mundo, por exemplo, en mil millóns de seres, a especie humana crecería como os números 1, 2, 4, 8, 16, 32, 64, 128, 256, 512, etc. en tanto que as subsistencias faríano como 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, etc. Ao cabo de dous séculos e cuarto a poboación sería aos medios de subsistencia como 512 é a 10; pasados tres séculos a proporción sería de 4.096 a 13 e a dúas mil anos a diferenza sería practicamente incalculable a pesar do enorme incremento da produción para entón”.

Malthus. Primeiro ensaio sobre a poboación.

”Os vagóns eran arrastrados inicialmente por tiros de cabalos e, posteriormente, sumáronselles máquinas, pero eses motores eran tan pesados e tan pouco perfeccionados que apenas se producían o vapor suficiente para proporcionar unha velocidade de 4 a 5 millas por hora. De ser inevitable, semellante lentitude limitase d forma considerable á utilidade do ferrocarril. (...) Foi en 1830, coa inauguración do tramo de ferrocarril de Manchester a Liverpool, cando se adaptaron por primeira vez as novas caldeiras ás locomotoras. Desde o primeiro momento alcanzaron unha velocidade que pasaba con fartura todo o que anteriormente fora considerado posible. (...) A partir dese momento, o servizo cobrou un auxe marabilloso: xa non foron utilizados unicamente para o transporte de mercancías. O novo sistema de propulsión duplicaba a súa utilidade, e a rapidez do

desprazamento pronto atraeu un número de viaxeiros que superaba considerablemente todos os cálculos que se habían tratado de establecer achega do incremento probable que experimentaría o tráfico”.

Marc Seguin. De l’influence des chemins de fer et de l’art de les tracer et de les construire. 1839.

*Enxeñeiro e inventor francés. Construtor do primeiro ferrocarril francés (Saint-Étienne/Lyon).

“A invención e o uso da máquina de cardar la, que ten como consecuencia reducir a man de obra da forma máis inquietante produce (nos artesáns) o temor serio e xustificado de converterse, eles e as súas familias, nunha pesada carga para o Estado. Constatan que unha soa máquina, manexada por un adulto e mantida por cinco ou seis nenos realiza tanto traballo como trinta homes traballando a man segundo o método antigo (...). A introdución de devandita máquina terá como efecto case inmediato privar dos seus medios de vida a gran parte dos artesáns. Todos os negocios serán acaparados por uns poucos empresarios poderosos e ricos (...). As máquinas cuxo uso os peticionarios lamentan multiplícanse rapidamente por todo o reino e fan sentir xa con crueldade os seus efectos: moitos de nós estamos xa sen traballo e sen pan”.

Extraído do Diario da Cámara dos Comúns, 1794

”Dous son os motivos que me impulsaron a ofrecervos o meu apoio: o meu afecto cara a Vostede e o que teño cara a un proxecto tan rendible e xenial. pensei que a vosa máquina, para producir do modo máis vantaxoso posible, requiriría diñeiro, unha adecuada realización e unha ampla publicidade, e que o mellor modo de que o voso invento sexa tido na debida consideración e para que se faga xustiza, sería o de subtraer a parte executiva do proxecto das mans desta multitude de enxeñeiros empíricos que, por ignorancia, falta de experiencia e dos necesarios incentivos, serían responsables dun traballo malo e descoidado: e todos eles son fallos que afectarían á reputación do invento. Para obviálo e obter o máximo beneficio, a miña idea é a de instalar unha manufactura preto da miña, a beiras da nosa canle, onde podería poñer todo o necesario para a realización das máquinas. Con esta fábrica poderemos fornecer a todo o mundo máquinas de calquera tamaño. Con estes medios e con a vosa asistencia poderemos contratar e ensinar a algún bo obreiro (dándolle instrumentos moito mellores que os que calquera outro, para producir unha soa máquina, entregaríalle) e poderemos poñer a punto o voso invento cun custo inferior nun vinte por cento ao de calquera outro sistema e cunha diferenza en canto á precisión similar á que existe entre o produto dun ferreiro e o dun construtor de instrumentos matemáticos. E así as cousas, non tería sentido producir só para tres condados, senón que sería moito máis conveniente producir para todo o mundo.”

Carta de Boulton a Watt. O futuro da máquina de vapor. 7 de febreiro de 1769.

”Traballo no pozo de Gawber. Non é moi canso, pero traballo sen luz e paso medo. Vou ás catro e ás veces ás tres e media da mañá, e saio ás cinco e

media da tarde. Non durmo nunca. Ás veces canto cando hai luz, pero non na escuridade, entón non me atrevo a cantar. Non gústame estar no pozo. Estou medio durmida ás veces cando vou pola mañá. Vou a escola os domingos e aprendo a ler. (...) Ensínanme a rezar (...) oín falar de Xesucristo moitas veces. Non sei por que viño á terra e non sei por que morreu, pero sé que descansaba a súa cabeza sobre pedras. Prefiro, de lonxe, ir á escola que estar na mina."

Declaracións da nena Sarah Gooder, de oito anos de idade. Testemuño recollido pola Comisión Ashley para o estudo da situación nas minas, 1842.

"Os donos das fábricas, ansiosos por manter en funcionamento as súas máquinas día e noite mentres a industria fose próspera, ocupaban a homes, mulleres e nenos en xornadas de traballo de doce a dezaseis horas, de día e de noite.

Cando comezaba un período de dificultades económicas con baixa nas vendas, os empresarios non dubidaban en desfacerse da forza de traballo: despedían a moitos traballadores, xa que na porta da fábrica unha longa fila de desocupados esperaba o momento en que os propietarios das fábricas decidisen poñer novamente en funcionamento as súas máquinas.

Cando os patróns querían aumentar a produción facían traballar máis duramente aos seus traballadores. Cando era necesario reducir a produción, despedían a un número determinado de traballadores ou contrataban persoal eventual para que traballase só unas cantas semanas ou meses a cambio de soldos miserables.

As xornadas diúrnas e nocturnas, absurdamente longas, deben provocar unha disfunción na eficacia dos traballadores; durante algunhas destas interminables horas, o traballo debe dar resultados negativos no canto de positivos".

Deane. A revolución Industrial en Gran Bretaña. 1953.

"(...) Fundada en 1870 por D. Rockefeller na cidade de Cleveland e cun capital dun millón de dólares, Rockefeller, para eliminar competidores, adoptou unha política indirecta; a do control dos transportes mediante a compra de compañías ferroviarias e de navegación.

Desde 1872 grazas ao seu filial ferroviaria (...) Logrou o monopolio do transporte do petróleo (...). Algunhas das compañías integradas dificultaban algunhas xestións e manobras financeiras. Para evitar estas dificultades, Rockefeller decidiu crear unha estrutura nova e xenuína: o trust. Mediante unha convención, as accións de todas as compañías quedaban asociadas en mans dun consello de nove persoas. Con iso gardaba a dirección efectiva do enorme organismo, que se chamaba agora Standard Alliance Oil Co. Of Ohio, sen oposición algunha (...)"

V. Vázquez de Parga. Historia económica mundial.

"Constituída en 1901 pola integración dunha sociedade bancaria, dirixida por John P. Morgan, magnate das finanzas, e un trust siderúrxico encabezado por A. Carnegie, a Carnegie Company of New Xersei, con capital de 160

millóns de dólares, agrupaba entón 11 compañías que, á súa vez, controlaban outras 170 subsidiarias (...). Este holding xigante integrado por 783 establecementos e fábricas, posuía os mellores xacementos de ferro do Lago superior, varias minas de carbón e Pennsylvania , unha flota de 110 navíos, unha rede ferroviaria de 2.340 km, 77 altos fornos e 250 fornos de laminado”

V. Vázquez de Parga. Historia económica mundial

