

LA BURGUESÍA

En el siglo XIX se denominaba con el término burgués a grupos muy diversos: la antigua nobleza estamental, los empresarios (industriales, hombres de negocios, banqueros); los rentistas, que vivían de los intereses de sus fortunas; los altos funcionarios; los intelectuales y los profesionales liberales (abogados, médicos, etc.).

Los burgueses vivían en las ciudades, en los nuevos barrios del ensanche; concedían gran importancia a las apariencias; frecuentaban los clubes, salones y bailes; y se casaban entre ellos. Sus valores llegaron a ser predominantes: el culto al trabajo, el ahorro y la sobriedad como medios para alcanzar la prosperidad, y la exaltación de la familia y el hogar.

LAS CONDICIONES DE TRABAJO EN UNA FÁBRICA

Los trabajadores de las industrias del siglo XIX tenían que soportar unas condiciones laborales muy duras:

- Los horarios eran excesivamente largos (más de doce horas, por lo general) y se prolongaron cuando se comenzó a utilizar la iluminación de gas.
- La disciplina laboral era muy dura. Se castigaba con multa al que abandonara el trabajo por cualquier necesidad o al que hablara o silbara mientras trabajaba.
- La inseguridad en el trabajo era total. El obrero debía poner un sustituto si caía enfermo; no cobraba los días perdidos y podía ser despedido sin ningún derecho. Por lo general, la fábrica no reunía las condiciones mínimas de higiene y salubridad. En las fábricas textiles, por ejemplo, el polvo de la materia prima producía enfermedades respiratorias.
- El trabajo infantil constituyó el capítulo más degradante. Aunque las leyes fueron limitando la edad, el horario y el tipo de trabajo, no faltaron los abusos. En Francia, en 1841, la reglamentación laboral exigía que los niños tuvieran «al menos 8 años» y prohibía que trabajaran de noche. Los niños, por ser más sumisos y por cobrar un salario menor, constituyeron una mano de obra muy rentable.

LOS CAMPESINOS

A pesar de la industrialización, la mayoría de la población seguía siendo campesina. Había grandes diferencias entre unas regiones y otras:

- En el norte y el oeste de Europa la mayoría de los campesinos eran propietarios y fueron incorporando máquinas y nuevas técnicas de cultivo.
- En el sur de Europa, en las regiones latifundistas (Andalucía, sur de Italia), eran muy numerosos los jornaleros, campesinos a sueldo que cobraban un jornal escaso y tenían una vida miserable. En estas zonas las innovaciones de la revolución agrícola tardaron más en incorporarse.

- En el centro y este de Europa los campesinos sufrían la peor situación y muchos siguieron siendo siervos hasta la segunda mitad del siglo XIX.

El número de campesinos fue descendiendo paulatinamente a lo largo del siglo XIX, ya que muchos emigraron a las ciudades en busca de trabajo.

EL LIBERALISMO ECONÓMICO DE ADAM SMITH.

"Los padres del liberalismo son autores británicos y es Gran Bretaña el país que se encargará de difundir por todo el mundo esta corriente de pensamiento económico. Será Adam Smith, profesor de la Universidad de Glasgow, quien con la publicación de su obra *Ensayo sobre la Naturaleza y causa de la Riqueza de las Naciones (1776)* exponga una primera formulación completa del liberalismo Económico. Smith acepta influencias de los fisiócratas, pero pronto se separa de ellos al expresar su total desacuerdo con que los industriales y los comerciantes sean grupos estériles de la sociedad, pues Smith encontraba el origen de la riqueza en el trabajo de los seres humanos, independientemente del sector en que se realizase. Adam Smith propondrá además nuevos sistemas de explotación económica como es el de la división del trabajo como medio de obtener mejores rendimientos. Con todo la idea fundamental del pensamiento Smithiano es su insistencia en la necesidad de la libre circulación de productos y en la limitación del papel del estado en la economía a mantener el orden interno, defender el territorio nacional y encargarse de aquellas obras públicas que la iniciativa privada no realice. Adam Smith fue también uno de los primeros en advertir que el valor de un producto no tiene mucho que ver con su utilidad real. Para Smith el valor de un producto viene determinado por la cantidad de trabajo que conlleve disponer de ese producto."

RECHAZO DE LOS OBREROS A LAS MÁQUINAS

"La invención y el uso de la máquina de cardar lana, que tiene como consecuencia reducir la mano de obra de la forma más inquietante produce (en los artesanos) el temor serio y justificado de convertirse, ellos y sus familias, en una pesada carga para el Estado. Constatan que una sola máquina, manejada por un adulto y mantenida por cinco o seis niños realiza tanto trabajo como treinta hombres trabajando a mano según el método antiguo (...). La introducción de dicha máquina tendrá como efecto casi inmediato privar de sus medios de vida a gran parte de los artesanos. Todos los negocios serán acaparados por unos pocos empresarios poderosos y ricos (...). Las máquinas cuyo uso los peticionarios lamentan se multiplican rápidamente por todo el reino y hacen sentir ya con crueldad sus efectos: muchos de nosotros estamos ya sin trabajo y sin pan."

Extraído del Diario de la Cámara de los Comunes, 1794

EL ORIGEN DE LOS FERROCARRILES

"Al principio los ferrocarriles (nombre no muy adecuado pues en sus comienzos los raíles no estaban hechos de hierro, sino de madera) como

también pasó con los canales estaban relacionados exclusivamente con la minería del carbón. Cuando el carbón comenzó a ser usado en enormes cantidades para el consumo doméstico e industrial, uno de sus inconvenientes era como transportarlo de las minas hasta los ríos. Primero se pensó en raíles de madera donde un caballo tirando de un vagón podía transportar tanto como veinte caballos tirando de un carro sobre una carretera.

Un paso importante en la evolución de los ferrocarriles se dio cuando se inauguró el ferrocarril entre Croydon y el río Támesis. Era un ferrocarril *público* sin relación con las minas de carbón, y los usuarios eran los encargados de aportar sus propias vagonetas que eran arrastradas por caballos, mulos y burros. La compañía no era propietaria de las vagonetas, sino que este ferrocarril tenía una concepción semejante a la de los canales, en los cuales la compañía construía el canal y los usuarios tenían que poner su propia barcaza y abonar una tarifa a la compañía propietaria del canal. Estos nuevos ferrocarriles hicieron ver que las posibilidades de estos podían ir más allá del transporte de carbón.

Después llegó la línea ferroviaria de Stockton a Darlington abierta en 1825: estaba habilitada con vagones para mercancías y con coches para pasajeros. Al principio se consideró utilizar caballos, pero la compañía fue convencida por George Stephenson para utilizar locomotoras a vapor..."

Fuente: Elaboración propia

EL TRABAJO INFANTIL

"Trabajo en el pozo de Gawber. No es muy cansado, pero trabajo sin luz y paso miedo. Voy a las cuatro y a veces a las tres y media de la mañana, y salgo a las cinco y media de la tarde. No me duermo nunca. A veces canto cuando hay luz, pero no en la oscuridad, entonces no me atrevo a cantar. No me gusta estar en el pozo. Estoy medio dormida a veces cuando voy por la mañana. Voy a escuela los domingos y aprendo a leer. (...) Me enseñan a rezar (...) He oído hablar de Jesucristo muchas veces. No sé por qué vino a la tierra y no sé por qué murió, pero sé que descansaba su cabeza sobre piedras. Prefiero, de lejos, ir a la escuela que estar en la mina."

Declaraciones de la niña Sarah Gooder, de ocho años de edad. Testimonio recogido por la Comisión Ashley para el estudio de la situación en las minas, 1842

LAS CONDICIONES SANITARIAS EN LAS FÁBRICAS

"Tuve frecuentes oportunidades de ver gente saliendo de las fábricas y ocasionalmente atenderles como pacientes. El pasado verano visité tres fábricas algodoneras con el Dr. Clough de Preston y con el Sr. Baker de Manchester y no fuimos capaces de permanecer diez minutos en la fábrica sin empezar a jadear por falta de aire. ¿Cómo es posible que quienes están condenados a permanecer ahí doce o catorce horas lo soporten? Si tenemos en cuenta la temperatura del aire y su contaminación no puedo llegar a concebir como los trabajadores pueden soportar el confinamiento durante tan largo periodo de tiempo."