

30/04/1

E. J. HOBSBAWM

Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo

Tradução de:
Donaldson Magalhães Garschagen

Revisão técnica de:
Francisco Rego Chaves Fernandes

Seleção e Coordenação de:
Fernando Lopes de Almeida
Francisco Rego Chaves Fernandes



FORENSE-UNIVERSITÁRIA
Rio de Janeiro

~~PASTA Nº: 321~~
~~OTDE. ELS.: 31~~

~~PASTA: 10~~
~~CÓPIAS: 31~~
~~RS: 4,31~~ PRETE
~~RS: 4,00~~ FIV

PASTA: 10
CÓPIAS: 31
RS: 4,31 PRETE
RS: 4,00 FIV

68.6-7-8

terra não constituíam uma força política viável na nação. Ademais, na década de 1840 os fazendeiros representavam visivelmente um grupo minoritário. Não ocupavam mais que um quarto da população e sua contribuição para a renda nacional era menor ainda. Quando a nobreza abandonou a agricultura — como aconteceu em 1846, e ainda mais claramente em 1879 — tudo quanto restou foi um grupo de pressão minoritário, apoiado por um bloco de membros do Parlamento de menor importância e amantes da caça à raposa.

NOTAS

- 1 Ver Sugestões para Lektura, principalmente as obras de Carus-Wilson (ed.) e Glass e Eversley (ed.). Um compêndio útil e atualizado é * J. D. Chambers e G. E. Mingay, *The Agricultural Revolution 1750-1880* (1966). G. E. Mingay, *English Landed Society in the Eighteenth Century* (1963), dá uma visão melhor da agricultura, e * F. M. L. Thompson, *English Landed Society in the Nineteenth Century* (1963), da nobreza e a pequena nobreza. Com relação aos trabalhadores agrícolas, J. L. e B. Hammond, *The Village Labourer* (1911) e W. Hasbach, *A History of the English Farm Labourer* (1908), ainda são bons pontos de partida, mas a obra de maior peso é a magistral *The Life of Joseph Ashby of Tysoe* (1961), de M. K. Ashby. Ver também E. J. Hobsbawm e G. Rudé, *Captain Swing* (1969). K. Polanyi (Nota 1, Cap. 2) é excelente no que tange à Lei dos Pobres.
- 2 Rev. J. S. Henslow, *Suggestions towards an enquiry into the present condition of the Labouring Population of Suffolk* (Hadleigh, 1844), págs. 24, 25.
- 3 *Annals of Agriculture*, XXVI, pág. 214.
- 4 R. N. Bacon, *History of the Agriculture of Norfolk* (1844), pág. 143.

INDUSTRIALIZAÇÃO: A SEGUNDA FASE (1840-1895)¹

A primeira fase da industrialização britânica, baseada nos têxteis, chegou a seus limites ou parecia estar prestes a fazê-lo. Felizmente, estava iminente o advento de uma nova fase do industrialismo, que proporcionaria alicerces muito mais firmes para o crescimento econômico: a baseada nas indústrias de bens de capital, no carvão, no ferro e no aço. A era da crise do industrialismo têxtil foi a era da chegada do carvão e do ferro, a era da construção ferroviária.

Havia para tanto duas razões convergentes. A primeira foi a crescente industrialização do resto do mundo, criando um mercado em rápido crescimento para aquele tipo de bens de capital que não podia ser importado em qualquer quantidade salvo da "oficina mecânica do mundo" e que ainda não podia ser produzido em quantidade suficiente internamente. Em nenhuma outra época, anterior ou posterior, a taxa de crescimento das exportações britânicas aumentou tanto* como entre 1840 e 1860, sendo muito maior do que a verificada no período pioneiro do algodão, 1780-1800. E dentro daqueles dois decênios sobressai o período 1845-55, quando a venda de produtos britânicos no exterior cresceu a uma taxa de 7,3% ao ano. Essa exportação das exportações beneficiou sobretudo os novos bens de capital, que em 1840-42 constituíam cerca de 11% do valor das exportações britânicas de manufaturados; em 1857-59 essa proporção subiu para 22% e em 1882-84 para 27%. Entre 1840-42 e 1857-59 as exportações de carvão passaram de menos de 750.000 libras para mais de 3 milhões; as de ferro e aço subiram de 3 milhões para bem mais de 13 milhões, enquanto as de algodão cresciam mais lentamente, muito embora quase dobrassem. Em 1873 situavam-se, respecti-

* Isto é, em relação ao tamanho da população britânica. Cf. W. Schlote, *British Overseas Trade* (Oxford, 1952), págs. 41-42.

vamente, em £ 13,2 milhões, £ 37,4 milhões e £ 77,4 milhões. A revolução operada nos transportes pela estrada de ferro e pela navegação a vapor, importantes mercados para as exportações britânicas de ferro, aço e carvão, deu ainda outro impulso à abertura de novos mercados e à expansão dos antigos.*

A segunda razão, entretanto, pouco tinha a ver com o crescimento da demanda: foi a pressão das cada vez mais vastas acumulações de capital para investimento lucrativo, ilustrado à perfeição pela construção das estradas de ferro.

Entre 1830 e 1850 foram construídos na Grã-Bretanha cerca de 9.650 km de estradas de ferro, sobretudo em decorrência de duas manifestações extraordinárias de investimento concentrado e contínuo de construção — a pequena "mania ferroviária" de 1835-37 e a gigantesca de 1845-47. De fato, em 1850 a rede básica de estradas de ferro praticamente já existia na Grã-Bretanha. Em todos os sentidos, tratou-se de uma transformação revolucionária — mais ainda, à sua maneira, que a expansão da indústria algodoeira, pois representava uma fase de industrialização muito mais avançada e que afetava a vida do cidadão comum, mesmo dos que viviam fora das áreas relativamente pequenas onde se localizavam as fábricas. Essa transformação foi alcançá-lo em algumas das áreas mais remotas do interior e nos centros das grandes cidades. Ela alterou a velocidade do movimento — na verdade, da vida humana — pois que, de algumas milhas por hora passou a ser medida em dezenas de milhas, horas, e fez surgir o conceito de uma rotina entrelaçadora que era ao mesmo tempo gigantesca, nacional, complexa e exata — simbolizada pela lista de horários de trens. Essa transformação revelou as possibilidades do progresso técnico como nada fizera até então, pois era ao mesmo tempo mais avançada que a maioria das outras formas de atividade técnica e onipresente. As fábricas de tecidos de 1800 já eram obsoletas em 1840; em 1850, porém, as estradas de ferro já haviam atingido um padrão de desempenho que só melhoraria substancialmente em meados do séc. XX, com o abandono do vapor; sua organização e seus métodos não tinham paralelos em nenhuma outra atividade; e não havia precedentes para a maneira como utilizavam tecnologias novas e científicas (como o telégrafo elétrico). As estradas de ferro pareciam estar várias gerações à frente do resto da economia, e na verdade

* Principais exportações como percentagem das exportações totais, 1830-70:

	1830	1850	1870
Fios e artigos de algodão	50,8	39,6	35,8
Outros produtos têxteis	19,5	22,4	18,9
Ferro, aço, maquinaria, veículos	10,7	13,1	16,8
Carvão, coque	0,5	1,8	2,8

estrada de ferro" tornou-se uma espécie de sinônimo de ultramodernidade na década de 1840, como "atômico" seria depois da II Guerra Mundial. O simples tamanho e escala das estradas de ferro tonteava a imaginação e apequenava as mais colossais obras públicas do passado.

Embora seja natural supor que esse extraordinário desenvolvimento refletisse as necessidades de transporte de uma economia industrial, pelo menos durante algum tempo tal não sucedia. A maior parte do país tinha fácil acesso à transportes aquático, por mar, rios ou canais,* e o transporte hidroviário era então — e ainda é — de longe o mais barato para mercadorias a granel. A velocidade tinha importância relativamente secundária para bens não-percíveis, desde que se mantivesse um fluxo regular de abastecimento, e os bens perecíveis restringiam-se praticamente aos produtos agrícolas e pescado. Não há nenhum indício de que dificuldades de transporte prejudicassem seriamente o desenvolvimento da indústria em geral, embora isso claramente acontecesse em determinados casos. Por outro lado, muitas estradas construídas eram e continuaram a ser inteiramente irracionais segundo quaisquer critérios de transporte; conseqüentemente jamais renderam mais que lucros modestos, se tanto. Isso estava perfeitamente claro na época, e na verdade, economistas como J. R. McCulloch mostraram-se publicamente céticos com relação à maior parte das linhas construídas, com exceção de algumas que transportavam produtos muito pesados, antecipando assim em mais de um século as propostas de racionalização da década de 1960.

Evidentemente, foram necessidades de transporte que deram origem à estrada de ferro. Era racional puxar vagonetes de carvão por carris, da boca da mina até um canal ou um rio, era racional puxá-los com máquinas a vapor estacionárias, e era sensato inventar uma máquina a vapor móvel (a locomotiva), que os arrastasse ou empurrasse. Fazia sentido ligar uma mina de carvão, distante de rios, até a costa por meio de uma longa ferrovia de Darlington a Stockton (1825), uma vez que os elevados custos de construção dessa linha seriam mais que compensados pelas vendas de carvão que ela possibilitaria, mesmo que seus próprios lucros fossem modestos.** Os sal-gazes *quakers* que reuniram o dinheiro necessário tinham razão; a linha pagou 2,5% em 1826, 8,0% em 1832-33 e 15% em 1839-41. Uma vez demonstrada a viabilidade de uma estrada de ferro lucrativa, era natural que outros grupos fora das áreas de mineração, ou, mais precisamente, fora das minas de carvão do nordeste, copiassem

* Nenhum ponto do país fica a mais de 110 km do mar e todas as áreas industriais, salvo algumas partes das Midlands, ficam bem mais próximas.

** A linha Stockton-Darlington ainda foi operada inicialmente como uma verdadeira estrada, ou seja, apenas fornecia os trilhos para quem quisesse fazer correr um trem por eles, pagando uma taxa.

e melhorassem a idéia, como os mercadores de Liverpool e Manchester e seus financiadores de Londres, que perceberam as vantagens para os investidores e para Lancashire — de quebrar o gargalo de um canal a preços monopolistas. (Em seu tempo, aliás, o canal fora construído por motivos muito semelhantes). Também tinham razão. A linha Liverpool-Manchester (1830) estava virtualmente limitada a um dividendo máximo de 10% e não encontrou dificuldade para pagá-lo. E essa, a primeira das estradas de ferro gerais, por seu turno inspirou outros investidores e homens de negócios ansiosos por expandir o comércio de suas cidades e conseguir um retorno adequado para seu capital. Entretanto, somente uma pequena fração dos £ 240 milhões investidos em estradas de ferro em 1850 tinha justificativas assim racionais.

A maior parte desse dinheiro investido nas ferrovias não deixou vestígios, pois na década de 1830 havia uma enorme acumulação de capital queimando os bolsos de seus proprietários — buscando quaisquer investimentos que promettessem rendimento maior que os 3,4% dos títulos públicos.* Na década seguinte, o excedente anual que assim clamava por ser investido, era estimado em £ 60 milhões, ou quase o dobro do valor estimado do capital total da indústria algodoeira em meados da década de 1830. A economia simplesmente não tinha como absorver um investimento industrial dessa magnitude, e na verdade a crescente disposição de empresários calculistas em meter as mãos nos bolsos para fazer despesas em nada lucrativas (como, por exemplo, os gigantescos, medonhos e caríssimos edifícios de prefeituras que as cidades do norte começaram a usar como arma em suas guerras de rivalidades, depois de 1848), atesta não só sua crescente riqueza, como também suas poupanças cada vez maiores, em excesso ao que as indústrias locais necessitavam para reinvestimento. O mais óbvio escaudouro disponível que havia para esse excedente de capital era o investimento no exterior, e é provável que as exportações de capital superassem as importações de capital mesmo ao fim do séc. XVIII. As guerras permitiram empréstimos aos aliados da Grã-Bretanha, o pós-guerra empréstimos para restaurar governos reacionários continentais. Tais operações eram ao menos previsíveis, porém a safra de empréstimos levantados na década de 1820 para recém-independentes países latino-americanos e balcânicos nada tinha de previsível. Tampouco foram os empréstimos da década seguinte, concedidos a tomadores igualmente entusiasmados e pouco idôneos, concedidos a norte-americanos. A essa altura, no entanto, um número muito grande de investidores havia queimado os dedos para estarem dispo-

* Na realidade, os retornos das estradas de ferro acabaram por se estabilizar — o fato não pode deixar de ser significativo — um pouco acima do título público, ou seja, numa média de aproximadamente 4%.

tos a estimular novas evasões de capital para os bolsos de administradores estrangeiros. O dinheiro que o britânico abastado tinha "em sua juventude... atirado a empréstimos de guerra e em sua idade adulta desperdiçado nas minas sul-americanas", "aquela acumulação de riqueza que um povo industrial sempre suplanta os métodos de investimento ordinários" (para usarmos as palavras de um historiador das estradas de ferro),² aquele dinheiro estava pronto para ser investido na Grã-Bretanha, onde o retorno era garantido. A rigor, ele tomou o caminho das estradas de ferro por falta de qualquer coisa que tivesse a mesma capacidade de absorver capital, e transformou uma valiosa inovação nos transportes num importante programa nacional de investimento do capital.

Como de hábito acontece em tempos de excesso de capital, grande parte desse dinheiro foi investido de maneira temerária, estúpida e até insana. Os ingleses com excedentes, encorajados por projetistas, empreiteiros e outros, cujos lucros eram ganhos não administrando estradas de ferro, e sim construindo-as ou planejando-as, não se deixavam amedrontar pelos custos extraordinariamente inflados das estradas de ferro, que tornavam a capitalização por milha de linha, na Inglaterra e no País de Gales, três vezes maior do que na Prússia, cinco vezes maior do que nos Estados Unidos e sete vezes maior do que na Suécia.* Grande parte do capital perdeu-se nas recessões que se seguiram às "manias ferroviárias". Grande parte talvez tenha sido atraído menos por cálculos racionais de lucro e prejuízo do que pela atração romântica da revolução tecnológica, que a estrada de ferro simbolizava com tamanha perfeição, e que trazia à tona o que havia de sonhador (ou, em termos econômicos, de espetacular; em termos mundanos, de jogador) em cidadãos em tudo o mais circunspectos. Ainda assim, o dinheiro estava lá para ser gasto, e se ao fim das contas não rendeu muito em matéria de lucros, produziu algo mais valioso: um novo sistema de transportes, um novo meio de mobilizar a acumulação de capital de todos os tipos para fins industriais, e, acima de tudo, uma nova e vasta fonte de emprego que representou, ademais, um duradouro estímulo às atividades nacionais de bens de capital. Do ponto de vista de investidor individual, as estradas de ferro não passavam, com frequência, de outra versão dos empréstimos aos Estados Unidos. Do ponto de vista da economia em conjunto, elas constituíram — mais por sorte que por deliberação — uma solução admirável para a crise da primeira fase do capitalismo britânico. Em breve seriam suplantadas pelo *navio a vapor*, uma forma

* As despesas e custos legais preliminares eram estimados em £ 4.000 por milha de linha, o custo da terra na década de 1840 podia atingir £ 8.000 por milha. Só a desapropriação de terrenos para a linha Londres-Birmingham custou £ 750.000.

de transporte tentada pela primeira vez nos Estados Unidos nos primeiros anos do século, mas que não tinha sido capaz de competir seriamente com o veleiro, cada vez mais eficiente, até sobrevir a transformação revolucionária na estrutura de bens de capital da economia industrial, inaugurada pela era das ferrovias.*

É expressivo o balanço da construção ferroviária na década de 1840. Na Grã-Bretanha: investimento superior a £ 200 milhões; emprego direto (no auge da construção, 1846-48) para cerca de 200.000 pessoas; e um estímulo indireto ao emprego no resto da economia impossível de ser calculado.** As estradas de ferro coube a maior parte do mérito pela duplicação da produção britânica de ferro entre meados da década de 1830 e meados da década de 1840, e no auge da construção — 1845-47 — contribuíam com talvez 40% de todo o consumo nacional, que se estabilizou posteriormente em 15% da produção. Esse astronômico estímulo econômico, num momento em que a economia passava pela recessão mais catastrófica do século (1841-42), não podia ser mais oportuno. Fora da Grã-Bretanha: um importante incentivo à exportação de bens de capital para a construção de estradas de ferro no exterior. A Dowlais Iron Company, por exemplo, entre 1830 e 1850 fornecia ferro para 12 estradas de ferro britânicas e 16 estrangeiras.

Contudo, o estímulo não se esgotou com a década de 1840. Pelo contrário, a construção de ferrovias em todo o mundo continuou em escala cada vez maior, pelo menos até a década de 1880, como mostra o quadro abaixo; as estradas de ferro eram construídas em grande parte com capital, materiais e equipamentos britânicos, e muitas vezes por empreiteiros britânicos:

CONSTRUÇÃO MUNDIAL DE ESTRADAS DE FERRO, POR DÉCADA (em milhas)

Década	Europa			Resto do mundo
	Reino Unido	(Incl. Reino Unido)	E.U.A.	
1840-50	6.000	13.000	7.000	—
1850-60	4.000	17.000	24.000	1.000
1860-70	5.000	31.000	24.000	7.000
1870-80	2.000	39.000	51.000	12.000

* Até meados da década de 1830 a construção anual de barcos a vapor raramente excedeu 3.000 toneladas; em 1835-45, atingiu, grosso modo, um nível anual de 10.000 t; em 1855, de 81.000 t (contra dez vezes essa tonelagem em veleiros). Só na década de 1880 foi que se construiu na Grã-Bretanha mais navios a vapor que a vela. Entretanto, embora uma tonelada de navio a vapor custasse mais que uma de veleiro, também produzia mais.

** O número de homens ocupados em mineração, metalurgia, construção de

Essa extraordinária expansão foi reflexo de dois processos paralelos, a industrialização nos países "adiantados" e a abertura econômica das áreas subdesenvolvidas, que transformaram o mundo nesses decênios vitorianos, fazendo com que a Alemanha* e os Estados Unidos logo se tornassem economias industriais comparáveis à britânica, abrindo áreas como as pradarias norte-americanas, os pampas sul-americanos e as estepes do sul da Rússia para a agricultura, quebrando com esquadras a objeção da China e do Japão ao comércio exterior e lançando os alicerces de economias tropicais e subtropicais baseadas na exportação dos produtos minerais e lavouras. As consequências dessas mudanças não foram sentidas na Grã-Bretanha senão após a crise da década de 1870. Até então seus principais efeitos eram patentemente benéficos ao maior (e em muitas partes do mundo, o único) exportador de produtos industriais e de capital (ver Cap. 7).

Podemos alinhar três consequências dessa mudança na orientação da economia britânica.

A primeira é a Revolução Industrial na indústria pesada, que pela primeira vez supriu a economia com ferro em abundância e, mais importante ainda, com aço (que até então tinha sido produzido através de métodos um tanto antiquados e em quantidades insignificantes):**

PRODUÇÃO DE FERRO GUSA, AÇO E CARVÃO (em 1.000 t)

Ano	Ferro gusa	Aço	Carvão
1850	2.250	49	49.000
1880	7.750	1.440	147.000

O aumento da produção de carvão foi obtido basicamente através de métodos antigos, ou seja, sem qualquer utilização significativa de processos poupadores de mão-de-obra, o que significou que a expansão da produção de carvão acarretou um enorme aumento do número de mineiros. Em 1850 havia um pouco mais de 200.000 mineiros na Grã-Bretanha, por volta de 1880 cerca de 500.000 e em máquinas e veículos etc., setores profundamente afetados pela revolução ferroviária, aumentou quase 40% entre 1841 e 1851.

* Ou melhor, a área que se transformou na Alemanha em 1871.

** Em 1830 a produção total de aço do mundo ocidental não terá chegado a mais de 70.000 toneladas. A Grã-Bretanha foi responsável por cinco sétimos desse volume.

1914 muito mais de 1.200.000, trabalhando em aproximadamente 3.000 minas, ou quase tantos quanto toda a população agrícola e quanto os trabalhadores da têxtil (homens e mulheres). Isto viria refletir-se não só no caráter do movimento trabalhista britânico, como também na política nacional, pois os mineiros, concentrados em aglomerações de aldeias pertencentes a uma única laboração, eram um dos poucos grupos de trabalhadores manuais — e, no interior do país, quase que os únicos — capazes de selar a sorte de bancadas parlamentares. O fato de o Congresso dos Sindicatos haver, já na década de 1890, subscrito o *slogan* socialista da nacionalização da indústria deveu-se em grande parte à pressão dos mineiros, que por sua parte se devia à sua insatisfação, geral e amplamente justificada, e provocada sobretudo pela irresponsabilidade criminosa dos proprietários das minas pela segurança e saúde de seus homens naquela lúgubre e assassina ocupação.*

O grande aumento da produção de ferro deveu-se também a melhorias em nada revolucionárias — principalmente a um notável aumento na capacidade ou produtividade dos altos-fornos, os quais, aliás, tendiam a manter a capacidade da atividade constante para além de sua produção real, o que gerava uma tendência constante para baixa do preço do ferro, ainda que o produto sofresse também amplas variações de preço por outros motivos: em meados da década de 1880 a produção britânica real era bastante inferior à metade da capacidade potencial.

Por outro lado, a produção de aço foi revolucionada pela invenção do conversor Bessemer em 1850, pela fornalha tipo Siemens-Martin na década de 1860 e pelo processo básico na década de 1870. A nova possibilidade de produção de aço em massa fez recrudescer o impulso geral dado pelos transportes à indústria de bens de capital, pois tão logo o aço começou a ser produzido em grande quantidade teve início um processo generalizado para substituição do ferro, menos durável. Isso fez com que as estradas de ferro, os navios a vapor etc. recebessem, na verdade, dois insumos de ferro em pouco mais de uma geração. Como a produtividade por homem nessas atividades crescesse acentuadamente, e de qualquer forma elas nunca exigissem grande volume de mão-de-obra, o efeito no emprego não foi muito grande. Todavia, tal como a indústria do carvão e, naturalmente, tal como a vasta expansão dos transportes que acompanhava a expansão do ferro, do aço e do carvão, elas proporcionaram emprego para gente

* Cerca de mil mineiros morreram por ano em acidentes, no período 1856-86, havendo ocasionalmente grandes desastres, como os de High Blantyre (200 mortos, 1877), Haydock (189 mortos, 1878), Ebbw Vale (268 mortos, 1878), Risca (120 mortos, 1880), Seaham (164 mortos, 1880) e Pen-y-Craig (101 mortos, 1880).

que até então tinha dificuldade em conseguir trabalho: trabalhadores sem qualificação mobilizados entre a população agrícola excedente (britânica e irlandesa). Por conseguinte, a expansão dessas atividades teve utilidade duplice: proporcionou à mão-de-obra desqualificada trabalho com melhor remuneração e, reduzindo o excedente agrícola, melhorou a situação dos restantes trabalhadores rurais, que começou a melhorar nitidamente, de modo até espetacular, na década de 1850.*

Contudo, a ascensão do setor de bens de capital proporcionou estímulo semelhante para o emprego de mão-de-obra qualificada no enorme incremento da indústria mecânica, construção de máquinas, navios etc. O número de trabalhadores nesse setor também dobrou entre 1851 e 1881 e, ao contrário do que aconteceu com o carvão e o ferro, tem continuado a crescer desde então. Em 1914, os metalúrgicos constituíam a maior categoria isolada de trabalhadores (homens) na Grã-Bretanha, sendo consideravelmente mais numerosos que todos os trabalhadores, homens e mulheres, na têxtil. Assim, eles vieram reforçar substancialmente uma aristocracia de mão-de-obra que se considerava — com razão — em condições muito melhores do que o grosso da classe trabalhadora.

É evidente, pois, que a segunda consequência dessa nova era foi uma sensível melhoria do nível de emprego em geral, e uma tendência em grande escala de mão-de-obra para ocupações mais bem remuneradas. Isto explica em grande parte a idéia geral de uma melhoria do padrão de vida e a redução da tensão social durante os anos áureos de meados do reinado da Rainha Vitória, pois o salário real de muitas categorias de trabalhadores não melhoraram substancialmente, enquanto as condições de habitação e os serviços urbanos continuavam chocantemente ruins.

Uma terceira consequência foi o notável aumento da exportação de capital britânico para o exterior. Em 1870 ao redor de £ 700 milhões estavam investidos em países estrangeiros, e mais de um quarto desse dinheiro achava-se aplicado na crescente economia industrial dos Estados Unidos, tanto assim que o subsequente e extraordinário crescimento das propriedades britânicas no exterior poderia ter-se realizado sem muita exportação adicional de capital, simplesmente através do reinvestimento dos juros e dividendos do que já se achava no exterior. (Se isto foi o que realmente aconteceu é outra questão.) A emigração do capital representava, é claro, apenas uma parte do notável fluxo de lucros e poupanças em busca de investimento; e, graças à transformação do mercado de capital na era das estradas de ferro, o capital dispôs-se a procurar inversões não somente nos tra-

* O número de empregados em transporte mais que dobrou na década de 1840, dobrando novamente entre 1851 e 1881, quando atingiu cerca de 900.000 pessoas.

dicionais bens imóveis e em títulos do governo, como também em ações industriais. Por seu turno, homens de negócios e financistas (é provável que os contemporâneos dissessem homens de negócios iniciais e financistas suspensos) viam-se agora em melhores condições para levantar capital não apenas com sócios em potencial ou outros investidores informados, mas junto a uma massa de investidores totalmente desinformados, que buscavam um retorno para seu capital em qualquer parte da áurea economia mundial, e para encontrá-lo através da mediação de solicitantes e corretores de família, muitas vezes remunerando-os por encaminhar tais recursos para eles. Uma nova lei permitindo a formação de companhias por ações de responsabilidade limitada estimulou novos investimentos aventureiros, pois se tal companhia ia à falência, o acionista perdia apenas seu investimento, e não, como se ariscava no passado, toda sua fortuna.*

Do ponto de vista econômico, a transformação do mercado de capitais na era das ferrovias — as bolsas de Manchester, Liverpool e Glasgow foram todas elas produtos da “mania ferroviária” da década de 1840 — constituíram um meio valioso, embora decerto não essencial, para mobilizar capital para grandes empreendimentos fora do mundo. Do ponto de vista social, contudo, aquela transformação refletiu outro aspecto da economia vitoriana: o desenvolvimento de uma classe de capitalistas que viviam dos lucros e poupanças das duas ou três gerações anteriores. Em 1871 havia na Grã-Bretanha 170.000 pessoas com “linhagem e propriedade” sem ocupação visível — quase todas eram mulheres, ou antes, *ladies*; e um número surpreendente dessas *ladies* eram solteiras.** Títulos e ações, inclusive ações de firmas familiares transformadas em “companhias privadas” para esse fim, eram uma forma conveniente de prover o bem-estar de viúvas, filhas e outras parentes que não podiam — e já não mais necessitavam — envolver-se com a administração de empresas e propriedades. As avenidas elegantes de Kensington, as mansões de terras e os crescentes centros turísticos marítimos da classe média, bem como as cercanias de montanhas suíças e cidades toscanas as recebiam de braços abertos. A era da linha férrea, do ferro e do investimento exterior proporcionou também a base econômica para a solteirona e o esteta vitorianos.

* É claro que, antes do advento da responsabilidade limitada geral, tinham sido feitas provisões especiais para certos tipos de investimento em sociedades anônimas.

** Cerca de 2/5 dos acionistas do Banco da Escócia e do Banco Comercial da Escócia na década de 1870 eram mulheres; por outro lado, outros 2/5 delas eram solteiras.

Com as estradas de ferro, a Grã-Bretanha entrou num período de plena industrialização. Sua economia já não se equilibrava mais precariamente no estreito patamar de dois ou três setores pioneiros — principalmente os têxteis. Alicerçava-se firmemente na produção de bens de capital, o que, por seu lado, facilitava o advento da tecnologia e da organização modernas (ou do que passava por ser moderno no séc. XIX) para uma grande variedade de atividades. A economia britânica podia produzir qualquer coisa que desejasse. Superara a crise original do começo da Revolução Industrial, e ainda não começara a sentir a crise do país industrial pioneiro que deixa de ser a única “oficina mecânica do mundo”.

Uma economia industrial plenamente industrializada, implica permanência, ao menos a permanência de mais industrialização. Um dos reflexos mais curiosos no novo estado de coisas — na teoria econômica, na vida social e na política — foi a disposição dos britânicos de aceitar seu estilo de vida revolucionário como natural ou pelo menos irreversível, e de se adaptar a ele. As diversas classes fizeram-no de maneira diferente. Convém que examinemos brevemente as duas classes mais importantes, a dos empregadores e a dos empregados.

Criar uma economia industrial não é o mesmo que dirigir uma que já exista, e as enormes energias da “classe média” britânica no meio século que medeu entre Pitt e Peel visaram primordialmente ao primeiro desses objetivos. Política e socialmente, isto significou um esforço concentrado para ganharem confiança e orgulho em sua tarefa histórica — o começo do séc. XIX foi a única época em que senhoras da sociedade escreviam opúsculos pedagógicos sobre Economia Política para que as outras senhoras ensinassem a seus filhos ou, melhor ainda, aos pobres* — bem como uma prolongada batalha contra a “aristocracia” para a reformulação das instituições da Grã-Bretanha de uma maneira condizente com o capitalismo industrial. As reformas da década de 1830 e a instauração do Livre Comércio em 1846 mais ou menos logram esses objetivos, pelo menos na medida em que isso podia ser feito sem se correr o risco de uma mobilização talvez incontrolável das massas trabalhadoras (ver Caps. 4 e 12). Quando chegaram os “anos áureos”, tais batalhas já haviam sido vencidas, embora restassem ainda certas escaramuças com a retaguarda do antigo regime. A própria Rainha representava um pilar visível da respeitabilidade burguesa, ou parecia sê-lo, e o Partido Con-

* Algumas delas foram Mrs. Marcell, Harriet Martineau e a romancista Maria Edgeworth, muito admirada por Ricardo e lida pela jovem Princesa Vitória. Um autor recente observa com perspicácia que a ausência ostensiva da Revolução Francesa e das guerras napoleônicas nos romances de Jane Austen e Maria Edgeworth não seria de interesse para a classe média respeitável.

servador, órgão de todos os que antipatizavam com o industrialismo britânico, foi durante várias décadas uma permanente minoria política carente de ideologia ou de programa. Desapareceu o formidável movimento dos trabalhadores pobres — o jacobinismo, o cartismo e mesmo o primitivo socialismo —, deixando exilados estrangeiros como Karl Marx a tentarem desconsolidamente arrumar-se como pudessem com o liberal-radicalismo e o respeitável sindicalismo que lhes tomaram o lugar.

Mas economicamente a mudança foi acentuada. Os produtores manufatureiros capitalistas da primeira fase da revolução industrial eram — ou julgavam-se — uma minoria pioneira que tentava implantar um sistema econômico num ambiente que de modo algum lhe era inteiramente favorável — cercados por uma população que desconfiava profundamente de seus esforços, empregando uma classe trabalhadora não habituada à industrialização e que lhe era hostil, lutando (pelo menos inicialmente) por construir suas fábricas com modesto capital inicial e com lucros reaplicados — tudo isto graças à abstinência, ao trabalho árduo e à exploração dos pobres. A epopéia da ascensão da classe média vitoriana, registrada nas obras de Samuel Smiles, ia buscar inspiração numa era muitas vezes mítica de heróis do esforço pessoal, rejeitados pela multidão reacionária estúpida, mas regressando mais tarde em triunfo de cartola. Cabe lembrar ainda que eram homens formados por seu passado — tanto mais que lhes faltava educação científica e orgulhavam-se sobretudo de seu empirismo. Daí só em parte terem consciência da maneira mais racional de dirigirem suas empresas. Hoje pode parecer grotesco que economistas fossem capazes de argumentar, como Nassau Senior, criticando a Lei das Dez Horas de 1847, que o lucro dos empregadores fosse obtido na última hora de trabalho, e que, portanto, uma redução da jornada seria fatal, mas havia abundância de homens sisudos que acreditavam que a única maneira de obter lucros estava em pagar os salários mais ínfimos em troca do maior número possível de horas de trabalho.

Assim, a própria classe dos empregadores não estava inteiramente familiarizada com as regras do jogo industrial, ou não se inclinava a segui-las. Tais regras rezavam que as transações econômicas eram governadas essencialmente pela livre atuação das forças no mercado — pela busca competitiva e sem restrições de vantagem econômica, por parte de todos os homens —, o que produziria automaticamente os melhores resultados para todos. Contudo, afora sua própria relutância em competir quando a competição não lhes convinha,* não julgavam tais considerações aplicáveis aos trabalhadores. Às vezes,

* Ainda que cartéis, acordos de fixação de preços etc. por essa época raramente fossem duradouros ou efetivos, exceto em setores como o de fornecimentos ao governo.

estes ainda se achavam presos por contratos longos e inflexíveis, como a "servidão anual" dos mineiros de carvão no nordeste, com mais frequência eram forçados a render lucros suplementares através da compulsão não-econômica do *truck* (pagamento em espécie, ou compras forçadas em armazéns da companhia), ou através de multas, e de maneira geral eram dominados por uma lei de contrato (codificada em 1823), que os tornava passíveis de prisão por abandono de emprego, enquanto seus patrões eram no máximo multados por suas próprias infrações. Incentivos econômicos, como o pagamento segundo os resultados, eram pouco comuns, salvo em certas atividades e para certas categorias de trabalhadores, embora (como Karl Marx afirmaria convincentemente), o pagamento à tarefa fosse nessa época a forma de salário mais conveniente ao capitalismo. O único incentivo reconhecido em geral era o lucro; e aqueles que não auferiam quaisquer lucros como empresários e sub-empregadores de vários tipos ficavam a trabalhar de acordo com o ritmo ditado pela máquina, ou pela disciplina, ou pela submissão a sub-empregadores, ou — se demasiado qualificados para se submeterem — por suas próprias idéias. Embora já se soubesse que salários maiores e jornadas menores talvez aumentassem a produtividade, os empregadores continuavam a não confiar nessa teoria, preferindo baixar os salários e ampliar a jornada de trabalho. A contabilidade racional de custos ou a administração industrial eram raras, e aqueles que as recomendavam, como o cientista Charles Babbage (pioneiro do computador), eram encarados como excêntricos sem visão prática. Os sindicatos eram considerados como fadados ao fracasso quase imediato, ou como fontes de catástrofe econômica. Embora deixassem de ser formalmente ilegais em 1824,* faziam-se todos os esforços para destruí-los sempre que possível.

Nessas circunstâncias, não surpreende que os trabalhadores se recusassem também a aceitar o capitalismo, que, como vimos, desde o início não os atraía absolutamente. Na prática, o capitalismo pouco lhes oferecia. Contrariando os apologistas do sistema, ele lhes oferecia pouco até mesmo em teoria, pelo menos desde que *continuassem a ser trabalhadores* — destino da maioria deles. Até a era das estradas de ferro, o capitalismo não lhes oferecia sequer a sua própria permanência. Podia desmoronar. Podia ser derrubado. Podia ser um episódio e não uma época. Era um fenômeno novo demais para impor sua permanência pela simples duração, pois, como vimos, afora algumas áreas pioneiras, mesmo no setor têxtil o advento do industrialismo só se consumou após as guerras napoleônicas. Por ocasião

* Graças aos esforços dos Radicais Filosóficos, que argumentavam que, se legalizados, os sindicatos deixariam logo patente sua total ineficácia, e os trabalhadores assim deixariam de ser tentados por eles

da grande greve geral cartista de 1842, toda pessoa adulta em, dignos, Blackburn, lembrava-se da época em que a primeira fábrica de fiação e o primeiro tear mecânico tinham sido instalados na cidade, havia menos de 25 anos. E se os "pobres trabalhadores" hesitavam em aceitar o sistema como permanente, dispunham-se menos ainda (a menos que forçados, muitas vezes por coação extra-econômica) a se adaptarem a ele, mesmo em suas lutas. As vezes procuravam evitá-lo, como fizeram os primitivos socialistas com suas comunidades livres de produção cooperativa. Outras vezes tentavam contorná-lo, como faziam as primeiras associações sindicais ao mandarem os seus membros desempregados para alguma outra cidade, até descobriram que os "tempos ruins" na nova economia eram periódicos e universais. Podiam ainda fazer o possível para esquecer o sistema, sonhando com uma volta à propriedade camponesa. Não é por acaso que o maior líder de massa dessa era, o tribuno cartista Feargus O'Connor, fosse um irlandês cujo programa econômico positivo para as massas que apostavam nele era um plano de colonização de terras.

Em algum momento na década de 1840 tudo isto começou a mudar, e a mudar rapidamente, ainda que mediante ação local e não oficial, e não por meio de uma ampla legislação ou organização nacional. Os empregadores começaram a abandonar os métodos "extensivos" de exploração, como o aumento de horas de trabalho e a redução de salários, preferindo métodos "intensivos", que significavam o oposto. A Lei das Dez Horas obrigou a isso a indústria algodoeira, mas sem qualquer pressão legislativa encontramos a mesma tendência propagando-se no norte industrial. Aquilo que os europeus do continente viam a chamar de "semana inglesa", um fim-de-semana livre, pelo menos a partir do meio-dia de sábado, começou a se generalizar em Lancashire na década de 1840, e em Londres na década seguinte. Os pagamentos por resultados (ou seja, pagamentos de incentivos aos trabalhadores) sem dúvida tornaram-se mais comuns, enquanto os contratos tendiam a tornar-se mais curtos e mais flexíveis, embora nada disso ainda possa ser plenamente documentado. Diminuiu a coação extra-econômica, e aumentou a anuência em aceitar a supervisão legal das condições de trabalho — como, por exemplo, a dos admiráveis Inspetores Fabris. Tais inovações foram menos vitórias da racionalidade, ou mesmo da pressão política, do que relaxamentos de tensão. Os industriais britânicos sentiam-se agora suficientemente ricos e confiantes para se permitirem tais mudanças. Já se observou que os empregadores que defendiam políticas de salários relativamente altos e o apaziguamento dos trabalhadores através de reformas, nas décadas de 1850 e 1860, representavam frequentemente empresas tradicionais e prósperas, já livres do fantasma da bancarrota devido a qualquer flutuação do comércio. Os emprega-

dores do "Novo Modelo" — mais comuns fora de Lancashire do que lá — eram homens como os irmãos Bass (destilarias), Lord Elcho (carvão e ferro), Thomas Brassey (construção de ferrovias), Tirus Salt, Alfred Illingworth, os Irmãos Kell da região de Bradford, A. J. Mundella e Samuel Morley (roupas). Terá sido por casualidade que Bradford, que produziu vários desses homens, tenha dado início à competição de prestígio na construção de monumentos municipais no West Riding, edificando um edifício suntuoso (com um restaurante "para a acomodação de homens do comércio", um salão para 3.100 pessoas, um enorme órgão e iluminação mediante uma linha contínua de 1.750 bicos de gás), assim incitando sua rival, Leeds, ao gasto titânico de £ 122.000 em sua prefeitura? Bradford começou — como tantas outras cidades — a planejar seu rompimento com a mesquitez municipal em 1849.

Ao fim da década de 1860 essas mudanças tornaram-se mais visíveis, porque mais formais e oficiais. Em 1867 a legislação fabril foi pela primeira vez levada seriamente para além do setor têxteis, e começou até a deixar de lado a falácia de que seu único propósito era proteger as crianças — sendo os adultos teoricamente capazes de proteger a si mesmos. Mesmo no setor têxtil, no qual os empresários julgavam de maneira geral que os Atos de 1833 e 1847 (a Lei das Dez Horas) haviam sido interferências opressivas e ruinosas na iniciativa privada, as mudanças foram aceitas. Ninguém, escrevia o *Ecônomo*, "tinha qualquer dúvida agora quanto ao acerto de tais medidas".³ Nas minas o progresso foi mais lento, embora a servidão anual no nordeste fosse abolida em 1872, sendo teoricamente reconhecido o direito dos mineiros a conferir a honestidade de seus pagamentos pelos resultados das empresas, através de um inspetor eleito. O injusto Código de Servo e Senhor foi finalmente abolido em 1875. Mais importante que isso foi a concessão, aos sindicatos, daquilo que equivalia a seu moderno estatuto legal. Daí em diante passaram a ser aceitos como permanentes e não como componentes necessariamente nocivos do cenário industrial. Essa mudança foi tanto mais notável na medida em que a Comissão Real de 1867, que a iniciou, foi resultado de atos terroristas, inteiramente indefensáveis, por parte de pequenas sociedades profissionais de Sheffield (os "Ul-trajes de Sheffield"). Esperava-se que tais atos levassem a fortes medidas anti-sindicais, e é provável que vinte anos isso tivesse acontecido. Na verdade, as Leis de 1871 e 1875 deram aos sindicatos um grau de liberdade jurídica que desde então advogados de orientação conservadora têm procurado ocasionalmente reduzir.

Entretanto, o sintoma mais óbvio de mudança foi de natureza política: a Lei de Reforma de 1867 (seguida, como vimos, por toda uma série de importantes mudanças legislativas) aceitou um sistema

eleitoral que dependia dos votos da classe trabalhadora. A Lei não adotou a democracia parlamentar, mas deixou entender que os governantes da Grã-Bretanha aceitavam sua adoção eventual, que reformas subsequentes (em 1884-85, 1918 e 1928) realizaram enfrentando obstáculos cada vez menores.* Vinte anos antes houvera resistência ao cartismo porque acreditava-se que a democracia implicava revolução social. Cinquenta anos antes ela seria inimigável, exceto para as massas e para um punhado de radicais extremistas de classe média. Em 1817, George Canning dava graças a Deus "por não esgarçar a Câmara dos Comuns suficientemente identificada com o povo para atender a todo e qualquer um de seus incipientes desejos. ... Nenhum princípio de nossa Constituição previu que ela jamais estivesse... ela não pretendeu estar nem pode pretendê-lo sem trazer tula e miséria para o reino."⁴ Um membro da família Cecil, argumentando em favor da minoria naqueles debates de 1866-67 que tanto revelam acerca das atitudes das classes superiores britânicas, ainda advertia seus ouvintes de que democracia significava socialismo. Os governantes da Grã-Bretanha não receberam bem a Reforma. Pelo contrário, não fosse as agitações das massas pobres, não teriam cedido tanto — ainda que sua disposição em ceder em 1867 contrasta profundamente com a sólida mobilização de força que empreenderam contra o cartismo em 1839, 1842 e 1848. Contudo, estavam dispostos a aceitar e Reforma, pois já não consideravam a classe trabalhadora britânica como revolucionária. Fosse como fosse, já não viam divisão numa aristocracia de trabalhadores politicamente moderados, prontos a aceitar o capitalismo, e num proletariado politicamente ineficiente, porque desorganizado e carente de liderança, que não representava maior perigo. Os grandes movimentos de massa que tinham mobilizado os trabalhadores pobres contra a classe patronal, como o cartismo, estavam mortos. O socialismo desaparecera de sua pátria de origem.

Minhas lastimosas impressões [escrevia um velho cartista em 1870] confirmaram-se. Em nossos bons tempos do cartismo, é verdade, os trabalhadores de Lancashire andavam esfarrapados aos milhares; e muitos deles freqüentemente não tinham o que comer. Mas sua inteligência era patente onde quer que se fosse. Podia-se vê-los em grupos a discutir a grande doutrina da justiça política. ... Hoje não se vêem tais grupos em Lancashire. Mas pode-se escutar a conversa de trabalhadores bem vestidos, enquanto caminham de mãos nos bolsos, a respeito de sociedades e das ações que possuem nelas, ou em empresas de construção. E pode-se ver outros, como idiotas, puxando pela coleira pequenos galpos.⁵

* Ainda que só em 1914 o *Times* viesse a considerar a democracia aceitável.

A bastança — ou aquilo que homens habituados à fome consideravam conforto — havia extinguido as fogueiras e enchido barrigas vazias. Outro fato importante, a descoberta de que o capitalismo não era uma catástrofe temporária, mas sim um sistema permanente que permitia alguma melhoria, alterara os objetivos de suas lutas. Não havia socialistas para sonharem com uma nova sociedade. Havia sindicatos, procurando explorar as leis da Economia Política a fim de criar escassez da mão-de-obra que representavam e assim aumentar os salários de seus membros.

* * *

O pequeno burguês britânico que observasse o cenário do começo da década de 1870, bem poderia julgar que tudo se encaminhasse para o melhor no melhor dos mundos possíveis. Não era provável que qualquer coisa de muito sério desse errado com a economia britânica. Contudo, isto aconteceu. Da mesma forma como a primeira fase da industrialização tropeçara na depressão que ela mesma criara, também a segunda gerou suas próprias dificuldades. O período 1873-96 é conhecido pelos historiadores da Economia, que o têm debatido com mais ardor que a qualquer outra fase da conjuntura econômica do séc. XIX, como a "Grande Depressão". A denominação é falaz. No que concerne à classe trabalhadora, não se pode comparar o período com os cataclismos das décadas de 1830 e 1840, ou de 1920 e 1930. (Ver Cap. 10.) Mas se com a palavra "depressão" pretendemos designar um estado de espírito generalizado (e novo, para as gerações posteriores a 1850) de intranquilidade e temor quanto às perspectivas da economia britânica, nesse caso o termo é correto. Após seu progresso triunfal, a economia estagnava. Muito embora a prosperidade britânica do começo da década de 1870 não terminasse em desastre tão dramático como nos Estados Unidos e na Europa Central, em meio aos destroços, de banqueiros falidos e fornalhas frias, sua decadência era inexorável. Ao contrário do que ocorreu em outras potências industriais, o *boom* britânico não se dispunha a renascer. Preços, lucros e taxas de juros caíam ou permaneciam enigmaticamente baixos. Alguns pequenos surtos febris de prosperidade não lograram deter essa queda prolongada e frustrante, que não cessaria senão em meados da década de 1890. E quando o sol econômico da inflação voltou a penetrar o nevoeiro prevalemente, iluminou um mundo muito diferente. Entre 1890 e 1895 tanto os Estados Unidos como a Alemanha superaram a Grã-Bretanha na produção de aço. Durante a "Grande Depressão", a Grã-Bretanha deixou de ser a "oficina mecânica do mundo" e tornou-se apenas uma de suas três maiores potências industriais; e, em certos sentidos, a mais fraca delas.

A "Grande Depressão" não pode ser explicada em termos puramente britânicos, pois foi um fenómeno de âmbito mundial, ainda que seus efeitos variassem de país para país, e embora em muitos deles — principalmente nos Estados Unidos, na Alemanha e alguns recém-chegados ao cenário industrial, como os escandinavos — o período de modo geral fosse de avanço extraordinário, e não de estagnação. Agora, entretanto, ele marca o fim de uma determinada fase de desenvolvimento económico — a primeira ou, se desejarmos, a fase "britânica" de industrialização — e o começo de outra. Em termos amplos, o surto de prosperidade de meados do século foi decorrente da industrialização nascente — ou praticamente nascente — das principais economias "adiantadas", além da Grã-Bretanha, e da abertura de áreas agrícolas ou de produção primária, até então inexploradas por serem inacessíveis ou subdesenvolvidas.* No que dizia respeito aos países industriais, era como que uma extensão da Revolução Industrial britânica e da tecnologia em que ela se baseava. Para os produtores de bens primários, tratava-se da construção de um sistema global de transporte baseado na estrada de ferro e na melhoria da navegação — agora principalmente a vapor —, capaz de ligar regiões de utilização económica relativamente fácil e várias áreas de mineração a seus mercados no setor urbanizado e industrial do mundo. Ambos os processos estimularam imensamente a economia britânica, sem, contudo, lhe provocar nenhum dano perceptível. Entretanto, nenhum desses processos poderia perdurar indefinidamente.

Para começar, a substancial queda dos custos, tanto na indústria em geral como nos produtos primários (através da revolução nos transportes) estava fadada a se fazer sentir, mais cedo ou mais tarde, como uma queda nos preços — quando as novas fábricas produzissem, quando funcionassem as novas estradas de ferro, quando as novas regiões agrícolas fossem cultivadas. Na verdade, o efeito tomou a forma daquela espetacular deflação de 20 anos que reduziu o nível geral dos preços em cerca de um terço e era a isso que a maioria dos homens de negócios se referiam quando falavam de uma depressão persistente. Seus efeitos foram mais sensíveis (na verdade, catastróficos) em certos setores da agricultura, felizmente uma parte relativamente secundária da economia da Grã-Bretanha, mas não de outros países. Assim que alimentos baratos começaram a jorrar aos borbo-

* Não pretendemos negar com isso o desenvolvimento industrial fora da Grã-Bretanha antes da década de 1840, mas esse desenvolvimento não era comparável com o britânico. Em 1840 o valor de toda a produção metalúrgica nos Estados Unidos e na Alemanha equivalia a cerca de 1/6 da britânica; o valor de toda a produção têxtil representava pouco mais de 1/6 e 1/5, respectivamente; a produção de ferro gusa ascendia a pouco mais de 1/5 e a cerca de 1/8.

tões sobre as áreas urbanizadas da Europa — na década de 1850 — o mercado agrícola entrou em colapso, não só nas áreas receptoras, como também nas regiões concorrentes de produtores ultramarinos. O descontentamento crescente de fazendeiros populistas da América do Norte, a agitação mais perigosa do revolucionarismo agrário da Rússia nas décadas de 1880 e 1890, para não falar da explosão de intransigência agrária e nacionalista na Irlanda na era do *parnellismo* e da Liga Agrária (*Land League*) de Michael Davitt,* atestam sua repercussão sobre regiões de agricultura camponesa ou de lavoureira familiar, que estavam à mercê direta ou indireta dos preços mundiais. Países importadores dispostos a proteger seus lavradores mediante a imposição de tarifas aduaneiras, como vários fizeram após 1879, julgavam contar com alguma defesa. Como veremos, a agricultura britânica achava-se devastada na medida em que se havia especializado em culturas de cereais, que agora perdia inteiramente sua capacidade competitiva, mas sua importância era demasiado pequena para obter alguma forma de proteção, e terminou por optar por produtos não concorrentiais, ou que pudessem vir a ser só concorrentiais por produtores ultramarinos. (Ver Cap. 10.)

Também esse processo fez com que os lucros imediatos da primeira fase da industrialização desaparecessem. As possibilidades das inovações tecnológicas da primeira era industrial (britânica) tendiam a se esgotar, e com mais força nos países onde mais completa havia sido a transformação durante essa fase. Uma nova fase tecnológica abriu outras possibilidades na década de 1890, mas no meio tempo é compreensível uma certa hesitação, tanto mais perturbadora quanto as economias industriais, velhas e novas, enfrentavam problemas de mercado e margens de lucros análogos àqueles que haviam abalado a indústria britânica quarenta anos antes. Ao se preencher o vácuo da procura, os mercados tendiam a se saturar, pois embora houvessem evidentemente crescido, não haviam crescido com suficiente rapidez — pelo menos internamente — para acompanhar a múltipla expansão de produção e capacidade de produção dos bens manufaturados. Ao declinarem os lucros colossais dos pioneiros industriais, comprimidos entre as tenazes da concorrência, que fazia baixar os preços, e da fábrica cada vez mais dispendiosa e mecanizada, com seus custos cada vez mais altos e inelásticos, os empresários começaram a procurar ansiosamente uma saída. E enquanto a procura variava, as crescentes massas das classes operárias nas economias industriais juntaram-se à população agrícola em agitações em prol de melhorias e reforma, tal

* Esse descontentamento teve ressonâncias mais brandas, porque muito mais localizadas, nas poucas regiões camponesas da Grã-Bretanha, principalmente na agitação de siltantes das Highlands escocesas e nos movimentos análogos dos fazendeiros das montanhas do País de Gales.

como haviam feito na era correspondente da industrialização britânica. A era da Grande Depressão foi também a era do surgimento dos partidos proletários socialistas (isto é, principalmente marxistas) por toda a Europa, organizados numa Internacional Marxista.

Na Grã-Bretanha, o efeito dessas mudanças globais foi a um só tempo maior e menor que alhures. A crise agrária afetou este país (mas não a Irlanda) marginalmente apenas, e na verdade a avalanche de importações cada vez mais baratas de alimentos e matérias-primas teve suas vantagens. Por outro lado, o que em outros países não passou de um ligeiro tropeço e uma mudança de compasso no progresso da industrialização adquiriu dimensões muito mais sérias na Grã-Bretanha. Em parte isso se deveu ao fato de a economia britânica ter-se desenvolvido basicamente sobre o princípio de uma ininterrupta expansão no exterior, sobretudo nos Estados Unidos. A construção da rede mundial de estradas de ferro estava longe de completar-se na década de 1870; no, entanto, a suspensão do louco surto ferroviário no início daquele decênio* teve um efeito nas exportações britânicas de capital, em dinheiro e em mercadorias, suficiente para fazer com que pelo menos um historiador explicasse a Grande Depressão na frase "Aquilo que aconteceu quando se acabou de construir as Estradas de Ferro."⁵ Os capitalistas britânicos estavam a tal ponto habituados com o fluxo de receitas provenientes da América do Norte e das áreas subdesenvolvidas do mundo que a falta de pagamentos por parte de seus credores estrangeiros na década de 1870 — por exemplo, devido ao colapso das finanças turcas em 1876 — ocasionou o recolhimento de carruagens e a recessão temporária de obras de construção em locais como Bournemouth e Folkestone. (Mais ainda, mobilizou aqueles militantes consórcios de possuidores de títulos estrangeiros e governos que agiam em nome de seus investidores, que viam a transformar governos nominalmente independentes em protetorados virtuais ou reais e em colônias das potências europeias — como o Egito e a Turquia depois de 1876.)

Contudo, a crise não foi apenas temporária. Revelou que outros países tinham agora condições de produzir para si mesmos, talvez até para exportação, aquilo que até então praticamente só se podia conseguir na Grã-Bretanha. E revelou também que este país só estava disposto a pôr em prática um único método para resolver a situação. Ao contrário de outros países, que recorriam agora a taxas aduaneiras, para proteger tanto sua agricultura como seus mercados industriais (como a França, a Alemanha e os Estados Unidos), a Grã-Bretanha apegava-se de unhas e dentes ao livre comércio. (Ver Cap. 12.) Além disso, o país não se inclinava a seguir o caminho

* Tanto nos Estados Unidos como na Alemanha, a depressão de 1873 foi basicamente uma depressão da construção ferroviária.

da concentração econômica sistemática — a formação de trustes, cartéis e sindicatos — tão característica da Alemanha e dos Estados Unidos na década de 1880. (Ver Cap. 9.) A Grã-Bretanha achava-se por demais comprometida com a tecnologia e a organização comercial da primeira fase da industrialização, que lhe haviam servido tão bem, para avançar com entusiasmo e embrenhar-se no campo das novas e revolucionárias tecnologia e organização industrial, que ganharam o primeiro plano na década de 1890. Isso lhe deixou apenas uma saída — uma saída tradicional para a Grã-Bretanha, embora também agora adotada pelas potências concorrentes: a conquista econômica (e cada vez mais, política) de áreas do mundo até então inexploradas. Em outras palavras, o imperialismo.

Assim, a era da Grande Depressão gerou também a era do imperialismo. O imperialismo formal da "partilha da África" na década de 1880, o imperialismo semi-formal de consórcios nacionais ou internacionais que assumiam a administração financeira de países pobres, o imperialismo informal do investimento estrangeiro. Os historiadores políticos têm afirmado não encontrar qualquer razão para essa virtual divisão do mundo entre um punhado de potências da Europa Ocidental (mais os Estados Unidos) nos últimos lustros do séc. XIX. Os historiadores econômicos, entretanto, não têm encontrado tal dificuldade. O imperialismo não era coisa nova para a Grã-Bretanha. O que havia de novo era o fim do virtual monopólio britânico no mundo subdesenvolvido, e a conseqüente necessidade de se delimitar formalmente regiões de influência imperial, a fim de alijar concorrentes em potencial; freqüentemente antes de quaisquer perspectivas reais de lucro econômico; e freqüentemente, cumpre admitir, com resultados econômicos decepcionantes.*

Cabe apontar ainda outra conseqüência da era da Grande Depressão, ou seja, o surgimento de um grupo *competidor* de potências adiantadas do ponto de vista industrial e econômico. Trata-se da fusão da rivalidade política e da econômica, fusão da iniciativa privada com o apoio governamental, já visível no incremento do protecionismo do arto imperialista. Cada vez mais o empresário, de uma maneira ou de outra, recorria ao Estado não só para pedir carta branca como também para pedir auxílio. Surgiu uma nova dimensão na política internacional. E, sintomaticamente, após um longo período de paz, as grandes potências inauguraram novo período de guerras mundiais.

* Contudo, nem isso era novidade. Na década de 1820, empresários britânicos nutriam grandes esperanças na América Latina, quando pensaram em criar ali um império informal pela criação de repúblicas independentes. Ao menos inicialmente, sofreram desilusões.

Entretanto, o fim da era de expansão incontestada, a dívida quanto às futuras perspectivas da economia britânica, geravam uma mudança fundamental na política britânica. Em 1870, a Grã-Bretanha havia sido Liberal. O grosso da burguesia nacional, o grosso da classe trabalhadora politizada e até mesmo a velha parcela Whig da aristocracia encontravam expressão política e ideológica no partido de William Ewart Gladstone, que aspirava à paz, à poupança e à reforma, à total abolição do imposto de renda e da dívida pública. Os que não pensavam assim não tinham a oferecer nenhum programa ou perspectiva alternativos. Em meados da década de 1890 o grande Partido Liberal achava-se esfacelado, e a grande maioria de seus aristocratas, senão todos, e grande parcela de seus capitalistas haviam-se bandado para os Conservadores ou os "liberal-unionistas", que no futuro se fundiriam aos conservadores. Londres, reduto liberal até 1874, havia adquirido sua coloração Conservadora. Estava iminente o surgimento de um Partido Liberal independente, apoiado pelos sindicatos e inspirado pelos socialistas. Já o primeiro socialista proletário estava instalado na Câmara dos Comuns. Alguns anos antes (mas anos que representavam uma era histórica passada), um observador arguto escrevia ainda (1885) a respeito dos trabalhadores britânicos:

Há aqui menos tendência para o socialismo do que entre outras nações do Velho ou do Novo Mundo. O trabalhador inglês... não faz nenhuma daquelas exigências bizarras de proteção do Estado na regulação de seu trabalho diário e em seus salários que são correntes entre as classes trabalhadoras da América e da Alemanha, e que fazem com que uma certa forma de socialismo seja o flagelo para ambos países.⁷

Finda a Grande Depressão, as coisas haviam mudado.

NOTAS

1. Checkland, Chambers, Clapham, Landes (ver Sugestões para Leitura 3). Infelizmente não há histórias modernas de qualquer uma das atividades básicas. M. R. Robbins, *The Railway Age* (1962), constitui uma introdução útil ao tema das estradas de ferro. L. H. Jenks, *The Migration of British Capital to 1875* (1927), é obra mais ampla do que sugere seu título. C. Erickson, *British Industrialists: Steel and Hosiery* (1959), dá boas informações a respeito dos empresários; S. Pollard, *A History of Labour in Sheffield* (1959), é praticamente impar como estudo regional da mão-de-obra. Royden Harrison, *Before the Socialists* (1965), esclarece a política social do período. Com relação às migrações, ver Brinley Thomas, *Migration and Economic Growth* (1954) and J. Saville, *Rural Depopulation in England and Wales* (1957). É grande a bibliografia da "Grande Depressão". Ashworth (Sugestões para Leitura 3) é boa introdução aos fatos básicos; C. Wilson, "Economy and Society

- in late Victorian Britain" (*Economic History Review*, XVIII, 1965) e A. E. Musson (*Journal of Economic History*, 1959), apresentam os debates. Ver também as figuras 1, 7, 12 e 17.
2. John Francis, *A History of the English Railway* (1951), II, pág. 136.
 3. Apud J. H. Clapham, *An Economic History of Modern Britain*, II, pág. 41.
 4. Apud W. Smart, *Economic Annals of the 19th Century* (1910), I, pág. 54.
 5. *The Life of Thomas Cooper, Written by Himself* (1872), pág. 393.
 6. W. W. Rostow, *British Economy in the 19th Century* (1948), pág. 88.
 7. T. H. S. Escott, *England* (ed. de 1885), págs. 135-136.

A GRÃ-BRETANHA NA ECONOMIA MUNDIAL

O meado do período vitoriano é excelente ponto de observação para descortinar o sistema característico e crucial das relações econômicas da Grã-Bretanha com o resto do mundo.

No sentido literal, talvez a Grã-Bretanha nunca tenha sido a "oficina mecânica do mundo", mas era tal seu predomínio industrial em meados do século passado que a expressão se torna legítima. O país produzia talvez $2/3$ do carvão mundial, cerca de metade do ferro, $5/7$ do pequeno suprimento de aço, mais ou menos a metade do tecido de algodão que era produzido para o mercado e 40% (em valor) dos produtos metalúrgicos. Por outro lado, mesmo na década de 1840 a Grã-Bretanha possuía apenas $1/3$ da energia a vapor no mundo e provavelmente produzia menos de $1/3$ do volume mundial total de manufaturas. Seu maior rival, já então, eram os Estados Unidos — ou os Estados setentrionais norte-americanos —, vindo a seguir a França, a Confederação Germânica e a Bélgica. Todos estes, com exceção, em parte, da pequena Bélgica, achavam-se retardados no tocante à industrialização, mas já se fazia claro que se estes países e outros continuassem a se industrializar, a vantagem britânica diminuiria inevitavelmente. E assim aconteceu. Embora a posição da Grã-Bretanha praticamente se mantivesse com relação ao algodão, e talvez se tenha fortalecido no que tange ao ferro gusa, em 1870 a "oficina mecânica do mundo" possuía somente $1/4$ ou $1/5$ da energia mecânica (a vapor) mundial e produzia muito menos de metade do aço. Ao fim da década de 1880, o declínio relativo era visível até mesmo nos setores produtivos antes dominantes. No início da década de 1890, tanto os Estados Unidos como a Alemanha ultrapassaram a Grã-Bretanha na produção da mercadoria crucial da industrialização — o aço. A partir de então, a Grã-Bretanha passou a integrar um

grupo de grandes potências industriais, mas deixou de ter a liderança da industrialização. Na verdade, entre as nações industrializadas era a mais lenta e aquela que revelava sinais mais óbvios de declínio relativo.

Essas comparações entre nações não representavam apenas uma questão de orgulho (e de intranquilidade) nacionais, mas tinham urgente importância prática. Como vimos, a primitiva economia industrial britânica dependia, para sua expansão, principalmente do comércio internacional. Era forçoso que isso ocorresse, pois, com exceção do carvão, seus suprimentos internos de matérias-primas não eram muito grandes, e algumas indústrias de importância crucial dependiam inteiramente de importações. Além disso, a partir de meados do séc. XIX o país não pôde mais alimentar-se com sua própria produção agrícola. Ademais, ainda que a população britânica crescesse depressa, era de início demasiado pequena para manter uma máquina industrial e comercial do tamanho da que veio a existir, tanto mais porque a maior parte dessa população — as classes trabalhadoras — era excessivamente pobre para prover um mercado intensivo para quaisquer produtos que não fossem de primeira necessidade: alimentos, habitação e algumas peças básicas de vestuário e artigos domésticos. Por pobre que fosse, o mercado interno poderia ter-se desenvolvido de maneira mais eficiente, mas — em grande parte devido ao fato de o país estar voltado para o comércio exterior — isto não aconteceu. Ou seja, intensificou-se ainda mais a dependência do mercado internacional.

Mais importante ainda, a Grã-Bretanha estava também em condições de desenvolver seu comércio internacional, a um ponto anormal, devido simplesmente a seu monopólio da industrialização e das relações com o mundo ultramarino subdesenvolvido, que ela havia conseguido estabelecer entre 1780 e 1815. Em certo sentido, sua atividade econômica cresceu para preencher um vácuo internacional, embora certas partes estivessem vazias por terem sido devastadas pelas atividades da Marinha britânica e mantidas assim porque as potências comerciais rivais não conseguiam fincar pé nos oceanos controlados pelos britânicos.

Por conseguinte, a economia britânica criou um padrão característico e peculiar de relações internacionais: Dependia em alto grau do comércio exterior, ou seja, em termos amplos, pela troca de suas manufaturas e "outros-bens" e serviços de uma economia desenvolvida (capital, fretes, operações bancárias, seguros etc.) por produtos primários estrangeiros (matérias-primas e alimentos). Em 1870 o comércio britânico per capita (com exclusão do comércio "invisível") situava-se em £ 17 7s., contra £ 6 4s. dos franceses, £ 5 6s. dos alemães e £ 4 9s. dos norte-americanos. Somente a pequena Bélgica, a

outra pioneira industrial, tinha nessa época números comparáveis entre os estados industriais. Os mercados ultramarinos para produtos e capitais desempenhavam um papel importante e cada vez mais na economia. Ao fim do séc. XVIII, as exportações equivaliam a cerca de 13% da renda nacional; no começo da década de 1870, a cerca de 22%; a partir de então, variaram entre médias de 16% e 20%, exceto no período entre a depressão de 1929 e o começo da década de 1950.

Até a "Grande Depressão" do séc. XIX, normalmente as exportações cresciam mais depressa do que a renda nacional real. Nas atividades essenciais, o papel do mercado externo era ainda mais decisivo. Isto se torna mais patente no caso do algodão, atividade que exportava mais de metade do valor total de sua produção no começo do séc. XIX e quase 4/5 dela ao fim do século, e na indústria siderúrgica, que confiava no mercado externo para a colocação de cerca de 4/5 de sua produção bruta, isto a partir de meados do séc. XIX.

O resultado "ideal" desse intercâmbio maciço teria sido transformar o mundo num conjunto de economias dependentes da britânica, e a ela complementares; cada uma delas trocaria os produtos primários correspondentes à sua situação geográfica (ou assim argumentavam os economistas mais ingênuos da época) pelas manufaturas da oficina mecânica do mundo. Na verdade, várias dessas economias complementares se desenvolveram em épocas diversas, sobretudo com base em alguns produtos especializados locais cujos principais compradores eram os britânicos: algodão nos Estados sulistas dos Estados Unidos, até a Guerra Civil Americana; lã na Austrália; nitratos e cobre no Chile; guano no Peru; vinho em Portugal e assim por diante. Após a década de 1870, o crescimento de um amplo comércio internacional de alimentos acrescentou vários outros países a esse império econômico; principalmente a Argentina (trigo, carne de boi), Nova Zelândia (carne, laticínios), o setor agrário da economia dinamarquesa (laticínios, toucinho) e outros. Entrementes, a África do Sul desenvolvia uma relação semelhante com base em suas exportações de ouro e diamantes, sendo o mercado mundial controlado de Londres, e vários países tropicais com base em diversos produtos vegetais (por exemplo, óleo de palma, borracha etc.).

É óbvio que nem toda a economia mundial podia ser transformada em tal espécie de sistema planetário a girar em torno do sol econômico da Grã-Bretanha, pelo menos porque a Grã-Bretanha já não era a única economia desenvolvida ou em industrialização. As demais economias adiantadas, cada qual com seu próprio sistema de relações internacionais, eram, naturalmente, parceiros comerciais da Grã-Bretanha e, na realidade, clientes potencialmente mais importantes para seus produtos que o mundo subdesenvolvido, por serem a

um só tempo mais ricas e mais dependentes da compra de manufaturas. É comum que o comércio entre dois países desenvolvidos seja normalmente mais intenso que aquele entre um país desenvolvido e um país atrasado, ou entre países atrasados. Contudo, esse tipo de Comércio era muito mais vulnerável, por não ser protegido nem pelo controle econômico nem pelo político. Um país adiantado, em processo de industrialização, de início necessitava da Grã-Bretanha, uma vez que — pelo menos nos estágios preliminares — beneficiava-se do recurso à fonte ímpar de capital, maquinaria e técnica que era a Grã-Bretanha, e às vezes não tinha outra alternativa. Encontramos repetidamente no resto da Europa as primeiras fábricas ou oficinas mecânicas iniciadas por algum inglês, as primeiras máquinas nacionais copiadas deste ou daquele projeto original britânico (contrabandados ilegalmente antes de 1825, ou adquiridos legalmente depois dessa data). A Europa estava cheia de Thomtons (como na Áustria e na Rússia), Evans e Thomas (Tchecoslováquia), Cockerills (Bélgica), Manbys e Wilsons (França) ou Mulvanys (Alemanha) e a propagação universal do futebol no séc. XX deve-se em grande parte às equipes fundadas por industriais, gerentes ou operários especializados em todas as partes do continente. É inevitável verificarmos que as primeiras estradas de ferro tenham sido construídas por empreiteiros britânicos, usando locomotivas, trilhos, pessoal técnico e capital provenientes da Grã-Bretanha.

Não obstante, era igualmente inevitável que uma economia em industrialização procurasse proteger suas indústrias contra os britânicos, pois se não o fizesse era improvável que tais atividades conseguissem se desenvolver ao ponto de serem capazes de competir com as indústrias britânicas no mercado interno, para não se falar no mercado externo. Os economistas norte-americanos e alemães nunca nutriram sérias dúvidas quanto à importância da proteção, e os industriais dos países que competiam com os britânicos duvidavam ainda menos de sua eficácia. Até mesmo defensores convictos do Livre Comércio, como John Stuart Mill, aceitavam a legitimidade da discriminação em favor das "indústrias nascentes". Entretanto, com ou sem legitimidade, nada havia que evitasse que Estados soberanos e independentes, tanto do ponto de vista econômico como político, lançassem mão da proteção, como fizeram os Estados do Norte ianques a partir de 1816 e a maioria dos demais países adiantados a partir da década de 1880. E mesmo na ausência da discriminação, assim que uma economia local se firmava ela prescindia rapidamente da Grã-Bretanha, exceto, talvez, na medida em que o comércio internacional e o mecanismo de financiamento se localizassem por acaso em Londres. A partir de meados do séc. XIX isto começou a se tornar óbvio. As exportações de produtos britânicos para o "mundo adiantado."

continuou a ser grande, mas começou a dar mostras de estacionar ou declinar. Em 1860-70, 52% dos investimentos britânicos em capital tinham também se dirigido para a Europa continental e para os Estados Unidos. Em 1911-13 somente 25% desses investimentos ainda se encontravam em tais áreas.

A hegemonia britânica no mundo subdesenvolvido baseava-se assim numa permanente complementaridade de economias. No mundo industrializado, na concorrência potencial ou real. Por conseguinte, se era possível que a primeira fosse duradoura, a segunda era por sua própria natureza temporária. Mesmo quando as demais economias "adiantadas" eram pequenas ou se esforçavam por firmar-se, seu interesse dividia-se entre o impulso de acelerar seu próprio desenvolvimento através dos recursos da Grã-Bretanha e o impulso de se defenderem contra a supremacia industrial britânica. Assim que terminavam de utilizar a Grã-Bretanha, como pudessem, tendiam inevitavelmente a descanhar para o protecionismo, a menos que, naturalmente, já houvessem chegado ao ponto de poderem vender mais barato que os ingleses. Nesse caso, era bem possível que a Grã-Bretanha tivesse de pensar em levantar proteção para ela própria e para seus mercados em terceiros países.

Em termos amplos, só houve um período histórico relativamente breve em que tanto os setores desenvolvidos como o subdesenvolvido no mundo mostraram igual interesse em cooperar com a economia britânica, e não em hostilizá-la, ou quando não tiveram opção com relação a isso: esse período foi as décadas entre a abolição das Leis do Trigo em 1846 e a eclosão da Grande Depressão em 1873. Muitas áreas subdesenvolvidas não tinham praticamente outro país, além da Grã-Bretanha, ao qual vender, uma vez que a Grã-Bretanha era a única economia moderna.* Os países adiantados estavam entrando no período de rápida industrialização, e suas necessidades de importações, sobretudo de capital e bens de capital, eram virtualmente ilimitadas. E os países que não corriam a estabelecer relações com o mundo avançado (ou seja, com a Grã-Bretanha, basicamente) eram forçados a fazê-lo através de canhoneiras e fuzileiros navais: os últimos países "fechados" do mundo, a China e o Japão, foram obrigados, por esse método, a um intercâmbio irrestrito com as economias modernas, entre 1840 e 1860.

Tanto antes como depois desse breve período, a situação da Grã-Bretanha no mundo econômico era diferente, em importantes aspectos. Antes da década de 1840, o tamanho e a escala das operações

* Por exemplo, mesmo em 1881-84, a Grã-Bretanha, com mais do dobro do consumo *per capita*, consumia o equivalente a quase a metade de todo o açúcar consumido na Europa e, como vários países da Europa atendiam grande parte de suas necessidades a partir da produção interna (da beterraba), a maior parte da cana-de-açúcar importada pela Europa.

econômicas internacionais eram relativamente modestos, e limitada a possibilidade de grandes fluxos internacionais, em parte devido à inexistência de excedentes adequados de produção para exportação (exceto na Grã-Bretanha), devido à dificuldade técnica ou social de transportar homens e mercadorias em volume ou quantidade suficiente, ou ainda devido aos saldos relativamente modestos para investimento no exterior acumulados até então, mesmo na Grã-Bretanha. Entre 1800 e 1830 o volume global do comércio internacional cresceu em apenas 30%, passando de cerca de £ 300 milhões para aproximadamente £ 400 milhões; mas entre 1840 e 1870 esse volume quintuplicou, e nesse último ano havia ultrapassado £ 2.000 milhões. Entre 1800 e 1840 pouco mais de um milhão de europeus emigraram para os Estados Unidos, e podemos usar esse número como uma medida conveniente do fluxo geral das migrações. Mas entre 1840 e 1870, quase sete milhões de pessoas cruzaram o Atlântico Norte. Até começos da década de 1840 a Grã-Bretanha havia acumulado talvez £ 160 milhões em créditos no exterior, e no começo da década de 1850 essa cifra subia para £ 250 milhões; mas entre 1855 e 1870 os britânicos investiram no exterior uma média de £ 29 milhões por ano e em 1873 os saldos acumulados da Grã-Bretanha chegavam quase a £ 1.000 milhões. Tudo isso é apenas outra maneira de dizer que, antes da era das estradas de ferro a economia mundial possuía dimensões modestas, e que modesta também era a influência internacional da Grã-Bretanha.

Após 1873 a situação do mundo "avançado" foi de rivalidade entre os países desenvolvidos; e além disso, entre países com relação aos quais somente a Grã-Bretanha tinha interesse essencial em total liberdade de comércio. Nem os Estados Unidos, nem a Alemanha, nem a França dependiam em grau substancial de volumosas importações de alimentos e matérias-primas. Na verdade, com a possível exceção da Alemanha, eram eles importantes exportadores de alimentos. Tampouco dependiam, como a Grã-Bretanha, do comércio de exportação para colocarem seus produtos; na verdade os Estados Unidos produziam quase exclusivamente para o mercado interno e o mesmo acontecia em grande parte com a Alemanha. Nunca existiu propriamente um sistema mundial de fluxos virtualmente irrestritos de capital, trabalho e mercadorias, mas entre 1860 e 1875 veio e existiu algo muito semelhante a isto. Segundo um historiador, "Em 1866 a maior parte da Europa Ocidental achava-se numa situação muito próxima ao livre comércio, ou pelo menos mais perto dele do que em qualquer outra época da História."² Os Estados Unidos foram a única grande potência econômica que permaneceu sistematicamente protecionista, porém mesmo eles passaram por um período de redução de suas taxas alfandegárias, em 1832-60 e também depois da

Guerra Civil (1861-65) e até 1875. Ao mesmo tempo — novamente com a exceção parcial dos Estados Unidos — a adoção geral do padrão-ouro pelas moedas dos principais países europeus, entre 1863 e 1874, simplificou as operações de um único sistema livre e multilateral de comércio internacional, cada vez mais centralizado em Londres.

O sistema não durou muito. O livre fluxo de mercadorias foi o primeiro a ser inibido pelas barreiras alfandegárias e outras medidas discriminatórias que passaram a ser levantadas com frequência e intensidade cada vez maiores depois de 1880. O fluxo livre de mão-de-obra continuou sem restrições até a I Guerra Mundial e o pós-guerra.* Somente o livre fluxo de capital e pagamentos sobreviveu até 1931, ainda que abalado cada vez mais a partir de 1914, e com ele a supremacia de Londres e o fogo-fátuo de uma economia mundial inteiramente liberal. Mas na realidade, se esse tipo de economia algum dia fora uma possibilidade real, o que é duvidoso, ao fim da década de 1870 tornara-se impossível.

* * *

O principal indicador da relação de uma economia com o resto do mundo é seu balanço de pagamentos, isto é, o saldo das receitas e do capital que recebe do exterior e seus desembolsos para países estrangeiros. Seja o que for que tal cifra signifique — e como todas as formas de contabilidade, exige interpretação habilíssima —, ela esclarece a natureza e o padrão das relações internacionais de um país. Tal balanço consiste em itens "visíveis" e "invisíveis". Do lado do crédito, os "visíveis" são as exportações de mercadorias (inclusive aquelas importadas pela Grã-Bretanha e reexportadas) e as vendas de ouro. Os itens "invisíveis" consistem nos lucros do comércio exterior e dos serviços (por exemplo, o lucro de firmas britânicas que comerciam no exterior produtos britânicos ou de outros países), ganhos de seguros, corretagem etc., ganhos de fretes, despesas pessoais de estrangeiros na Grã-Bretanha (o turismo, por exemplo), remessas de imigrantes e em itens genuinamente invisíveis e às vezes impossíveis de serem medidos, como os ganhos de contrabandistas. Além disso, a receita "invisível" consiste em juros e dividendos recebidos do exterior. Na coluna do débito, os itens são opostos: o custo das importações de mercadorias, o pagamento a firmas e transportadores estrangeiros, remessas de dividendos e juros para o exterior e assim por diante. Na situação extrema, os dois lados devem igualar-se exatamente ainda que isso dificilmente aconteça e na verdade seja provavelmente inconveniente. Havendo superávit ou déficit, a teoria clássica

* Isso não teve grande importância para a Grã-Bretanha.

sia do comércio internacional recomenda que haja, mais cedo ou mais tarde, transferências de ouro (se for este o padrão dos pagamentos internacionais), mas é claro que a diferença pode ser coberta por empréstimos. Também idealmente, o balanço de pagamentos com o mundo implica um sistema de compensações e liquidações em escala mundial: a compensação dos excedentes nos negócios com alguns países com os déficits nos negócios com outros. É extremamente improvável que não ocorra superávit ou déficit nas relações comerciais com todos os países. Na verdade, há certas áreas do mundo em que o comércio (visível) britânico mantém-se tradicionalmente em déficit. Exemplos são a França, os países bálticos e a Europa Oriental, e principalmente a Índia. Antes do liberalismo isso preocupava seriamente os economistas e os políticos.

O balanço (visível) reflete não só as quantidades de mercadorias e outros itens importados e exportados, como também seus preços, isto é, os chamados *termos de troca*. Se "melhorarem", uma tonelada de exportações comprará mais importações, e se "piorarem" ela comprará menos.* Para um país como a Grã-Bretanha, esses termos expressam em essência a relação entre o preço dos seus produtos industriais e o das matérias-primas e alimentos comprados ao estrangeiro. Isto porque (pelo menos durante a fase de supremacia industrial da Grã-Bretanha) muito mais de 90% de nossas importações II-quidas compunham-se de produtos primários, enquanto que de 75% a 90% de nossas exportações eram formados de produtos manufaturados e grande parte de nossas reexportações consistia em artigos manufaturados pela indústria britânica. Aqui, porém, surge uma situação curiosa.

Suponhamos que os termos de troca virassem a favor da Grã-Bretanha, ou seja, que o país adquirisse os produtos primários a um preço menor do que antes, ou que as exportações de manufaturados passassem a custar mais, ou ambas as coisas ao mesmo tempo. Os principais compradores dos produtos britânicos, os países de produção primária, passariam então a ter de comprar *menos* mercadorias britânicas, por ter menos receita para pagá-las. Mas uma piora dos termos de troca não teria necessariamente um efeito oposto, uma vez que a Grã-Bretanha dependia da importação de uma quantidade bastante inelástica de alimentos e de matérias-primas, aquela que bastasse para manter sua população alimentada e suas fábricas em funcionamento. Haveria uma tendência de as importâncias permanecerem altas, não importa o que sucedesse: se os termos de troca favorecessem a Grã-Bretanha, ela tenderia a comprar mais; se houvesse uma dete-

* Tais termos de troca são normalmente medidos tomando-se a relação entre as exportações e as importações num ano-base como 100 e expressando os outros anos como percentagem para mais ou para menos.

rioração dos termos de troca, talvez o país não importasse menos. Haveria também uma tendência natural para que as exportações britânicas aumentassem se os termos de troca piorassem. E era isso que acontecia. Quando pioravam para a Grã-Bretanha, crescia a proporção exportada de sua produção industrial; e vice-versa. Do ponto de vista da supremacia industrial britânica, convinha ao país comprar caro e não barato.

Ora, de modo geral, a atividade industrial passou por um processo contínuo de barateamento, devido à contínua revolução tecnológica, ao passo que a produção agrícola, que até o fim do século produziu o grosso dos alimentos e das matérias-primas industriais (até o começo da década de 1880 cerca de 60 a 70% delas eram materiais para a indústria têxtil), passou por um barateamento intermitente, porém em nada comparável à revolução industrial. De modo geral, até a revolução industrial na forma de estradas de ferro e navios a vapor (que abriram fontes novas e baratas de abastecimento, como o Meio-Oeste norte-americano), as aplicações isoladas de maquinaria à agricultura (como o engenho de açúcar movido a vapor) e uma crescente procura de matérias-primas não-agrícolas (como os produtos minerais e dos poços de petróleo) transformaram o setor de produção primária; os termos de troca tenderam a baixar para os produtos industriais, que caíram de preço rapidamente. Mas a agricultura só viria a transformar-se no último terço do séc. XIX. Por isso, nos primeiros 60 anos do século o mecanismo de expansão das exportações britânicas funcionou bem. Depois disso deixou de atuar, não só devido a mudanças no setor de produção de bens primários como também por causa de mudanças do lado britânico. A pauta britânica de exportações deixou de basear-se essencialmente em produtos têxteis, aumentando cada vez mais a parcela de bens de capital mais caros e matérias-primas — ferro, aço, carvão, navios e máquinas. Os artigos têxteis, que compunham 72% das exportações de manufaturados britânicos em 1867-69, caíram para 51% às vésperas da I Guerra Mundial, enquanto os bens de capital aumentavam de 20 para 39%. O crescimento do mercado interno — devido sobretudo a um aumento do nível de vida, a importações de alimentos mais baratos e à queda proporcional da importância do algodão — fez diminuir a proporção das matérias-primas importadas líquidas de 70% para cerca de 40% e fez aumentar a importação de alimentos de menos de 25% para aproximadamente 45%; nesse sentido, a mudança ocorreu com bastante rapidez depois de 1860. Havia, naturalmente, maior incentivo para manter as vastas importações de alimentos mais baratos que as matérias-primas, uma vez que os preços elevados de alimentos não podiam, como os preços das matérias-primas, ser compensados por melhorias na eficiência industrial.

Um terceiro fator afetava as relações entre os dois níveis de preços. Daí em diante, nas depressões periódicas os preços dos produtos primários tenderam a cair mais violentamente do que os preços dos produtos industriais, ao passo que na primeira metade do séc. XIX, se houvesse diferença fora no sentido oposto.* Por fim, o crescimento de economias satélites ou dependentes, coloniais ou semicoloniais, produtoras de bens primários, colocou seus termos de comércio praticamente sob o controle das economias industriais dominantes, e principalmente da Grã-Bretanha.

Assim sendo, a um período em que os termos de comércio haviam desfavorecido a Grã-Bretanha, seguiu-se, após 1860, um período em que, a princípio rapidamente, e depois devagar, tais termos favoreceram os britânicos até 1896-1914; após a I Guerra Mundial sobreveio novo período no qual os termos de comércio favoreceram a Grã-Bretanha acentuadamente. A partir da II Guerra Mundial, têm mostrado tendência a piorar novamente. Conseqüentemente, ao longo desse período o impulso à exportação deixou de atuar com a mesma força de antes, ainda que de vez em quando, naturalmente, fortes investimentos britânicos no exterior proporcionassem a seus clientes mais recursos com os quais comprar, enquanto reduções de outros custos (como, por exemplo, dos fretes) também contribuíam para melhorar a situação. Contudo, cresceu o estímulo para que a indústria britânica, quando não comprometida com exportações, preferisse o mercado interno ao externo.

Por isso, esperaríamos encontrar — e encontramos realmente — depois de 1860 um déficit cada vez maior das importações sobre as exportações. No entanto, verificamos também — e isso é um tanto estranho — que em *nenhum* momento no séc. XIX a Grã-Bretanha apresentou um superávit nas exportações de mercadorias, a despeito de seu monopólio industrial; sua acentuada orientação para o mercado externo e seu modesto mercado interno para bens de consumo.**

* Para esse importante fenômeno pode-se aventar várias explicações. Duas das mais importantes são (a) que até a segunda metade do século, as depressões com frequência ainda começavam no setor agrícola (com más colheitas, por exemplo), mas depois passaram a provir do setor industrial, e (b) que o "grau de monopólio" (ou seja, a capacidade de manter preços estáveis e resolver as depressões diminuindo a produção ou adotando alguma outra medida) era consideravelmente maior no setor industrial do que na agricultura. Na verdade, ocorria às vezes que a agricultura tendia a enfrentar as depressões mediante o aumento da produção.

** A interpretação dessas estatísticas é questão das mais polêmicas. Alguns estudiosos negam que não houvesse superávit de exportações. Argumentam que como as mercadorias viajavam em navios britânicos deveriam logicamente ser medidas em portos estrangeiros, e nesse caso o valor dos bens exportados é muitas vezes maior do que o das importações. Por outro lado, talvez houvesse vantagens em não haver um superávit contínuo nas transações visíveis e invisíveis. Se houvesse, a Grã-Bretanha teria acumulado uma enor-

Antes de 1846, os partidários do Livre Comércio afirmavam que isso se devia ao fato de as Leis do Trigo impedirem os clientes em potencial da Grã-Bretanha de ganharem, através de suas exportações, o suficiente com que pagarem as dos britânicos, porém tal explicação é duvidosa. Os compradores dos produtos britânicos refletiram os limites dos mercados para os quais a Grã-Bretanha exportava, e que consistiam essencialmente em países que ou não desejavam adquirir grande quantidade de tecidos britânicos ou que eram pobres demais para apresentarem mais que uma insignificante procura per capita. Mas a situação reflete também a tradicional inclinação da economia britânica para o mundo "subdesenvolvido" e ainda, de certa forma, a demanda de luxo das classes altas e médias do país. Como vimos, entre 1814 e 1845 cerca de 70% das importações líquidas (em valor) da Grã-Bretanha compunham-se de matérias-primas, enquanto aproximadamente 24% consistiam em alimentos — com preponderância de produtos tropicais e semelhantes, como chá, açúcar e café — e álcool. Não resta muita dúvida de que a Grã-Bretanha consumia enorme quantidade desses produtos porque tradicionalmente os reexportava em grande escala. Da mesma forma como a produção de algodão cresceu, por assim dizer, como um subproduto de um amplo comércio internacional de entreposto, também foi assim que cresceu o grande consumo de açúcar, chá e produtos semelhantes, o que explica grande parte do déficit em conta-corrente.

Hoje em dia os governos preocupar-se-iam profundamente com tal déficit. No séc. XIX, pouca atenção lhe davam, e essa disposição não se devia apenas ao fato de no começo do século nem sabermos de sua existência.* Na verdade, as transações "invisíveis" da Grã-Bretanha proporcionavam-lhe um grande excedente, e não um déficit com o resto do mundo. É provável que o mais importante destes ingressos proviesse a princípio da frota mercante britânica, que representava de um terço a metade da tonelagem mundial. (A percentagem tendeu a declinar relativamente na primeira metade do século, sobretudo devido ao crescimento da frota norte-americana, mas voltou a crescer depois de 1860, quando a frota inglesa reconquistou sua supremacia na era do vapor de ferro.) Até o começo da década de 1870, seus ganhos excederam os juros e dividendos oriundos dos investimentos britânicos no exterior. Essa fonte de renda, que se transformou paulatinamente no principal meio de compensar a diferença entre as importações e as exportações, começou modestamente

me reserva de ouro ou causado uma crise de liquidez, a menos que tivesse financiado o excedente de suas exportações mediante empréstimos ao exterior ainda maiores do que o país parece haver concedido. Devo a compreensão desse fato a K. Berrill.

* Devido à maneira peculiar e às vezes enganosa como eram preparadas as estatísticas referentes ao comércio.

após as guerras napoleônicas, mas em fins da década de 1840 havia-se tornado tão importante quanto a terceira fonte de renda invisível em ordem de hierarquia, os lucros sobre o comércio exterior e serviços, e em fins da década de 1860 já era mais importante que estes. Mais ou menos na mesma época, tornara-se também razoavelmente importante uma quarta fonte, os ganhos de seguros, comissões de corretagem etc. — ou seja, aqueles advindos da posição financeira dominante da City.

De modo geral, as rendas invisíveis (que não os juros e dividendos) más que cobriam o déficit comercial no primeiro quartel do século. Entretanto, entre 1825 e 1850 — os anos duros do começo da economia industrial, como vimos no Cap. 3 — quase deixaram de fazê-lo e depois de 1875 deixaram de ser satisfatórios. Contudo, no período anterior a renda gerada por capitais previamente exportados já produziam um modesto excedente, e depois de 1875, enquanto afluíam os dividendos dos vultosos investimentos do passado, esse superávit do balanço de pagamentos passou a crescer cada vez mais. Por conseguinte, a posição internacional da economia britânica passou a depender cada vez mais da propensão britânica para investir ou emprestar seus excedentes acumulados no exterior.

Todavia, esse excedente, tal como o comércio visível do país, começou a vincular-se cada vez mais com o mundo subdesenvolvido, e principalmente com aquele setor que se encontrava sob o efetivo controle econômico ou político da Grã-Bretanha: o Império formal ou informal. Ou, para sermos mais exatos, a posição singular da Grã-Bretanha fazia com que tanto as transações visíveis como as invisíveis fluissem naturalmente nessa direção.

Como já vimos, após 1820 sempre fora mais fácil para o comércio de mercadorias britânico conquistar cada vez mais mercados no mundo subdesenvolvido do que penetrar nos mercados desenvolvidos, mais lucrativos, porém mais resistentes e rivais. Isto acontecia quer fosse a indústria britânica dinâmica e pioneira, em escala mundial, quer não o fosse, como podemos constatar no quadro abaixo:

EXPORTAÇÕES DE PEÇAS DE ALGODÃO (EM MILHÕES DE JARDAS)
(% do total)

Ano	Europa e E.U.A.	Mundo subdesenvolvido	Ouros países
1820	60,4	31,8	7,8
1840	29,5	66,7	3,8
1860	19,0	73,3	7,7
1880	9,8	82,0	8,2
1900	7,1	86,3	6,6

O destino do conjunto das exportações britânicas era semelhante, embora não tão extrema quanto a do algodão: verificava-se um deslocamento constante, dos mercados modernos, resistentes e competitivos para os subdesenvolvidos. Nesse sentido, duas áreas do mundo eram de especial importância para a Grã-Bretanha.

A primeira dessas era a América Latina, que, sem exagero, salvou a indústria algodoeira britânica na primeira metade do séc. XIX, ao se tornar o principal mercado para suas exportações, absorvendo 35% delas em 1840, com destaque para o Brasil. Mais para o final do século, o continente sul-americano tornou-se menos importante, embora a Argentina, colônia britânica informal, se tornasse mercado importante. A segunda área eram as Índias Orientais (que logo se tornaram suficientemente importantes para se dividirem na Índia e no Extremo Oriente). Em breve essa área tornou-se de importância crucial. Conhecendo com 6% das exportações britânicas de algodão após as guerras napoleônicas, essas regiões chegaram a absorver 22% em 1840, 31% em 1850 e nada menos de 60% depois de 1873. A Índia cabia a maior parte — cerca de 40% a 45% após o início da Grande Depressão. Na verdade, nesse período de dificuldade a Ásia salvou Lancashire, ainda mais decisivamente que a América Latina o fizera no começo do século. Como vemos, havia boas razões para que na primeira metade do séc. XIX a política externa britânica apoiasse a independência dos países latino-americanos e a “abertura” da China. Há razões ainda mais convincentes para o fato de a Índia ter sido vital na política britânica durante todo este período.

As exportações de capital, inclusive para o mundo subdesenvolvido e para o Império Britânico em particular, ganharam importância um pouco mais tarde. Antes da década de 1840 consistiam essencialmente em empréstimos oficiais; depois, a maior parte passou a compor-se de empréstimos oficiais, estradas de ferro e empresas de serviços públicos. Por volta de 1850 a Europa e os Estados Unidos ainda recebiam cerca de metade dessas exportações de capital, mas entre 1860 e 1890, como era de esperar, a proporção que cabia à Europa caiu sensivelmente (de 25 para 8%) e a dos Estados Unidos passou a declinar lentamente, até que também sofreu uma queda brusca durante a I Guerra Mundial (de 19 para 5,5%). Como de costume, a América Latina e a Índia viriam cobrir a brecha, mas — se excluirmos os decepçantes investimentos ali realizados após a luta pela independência — em ordem inversa. Na década de 1850, a Índia, graças aos vultosos empréstimos para construção de ferrovias e outros fins, garantidos pelo governo (contra a teoria do *laissez-faire*), vinha em primeiro lugar, com cerca de 20% do investimento total britânico; posteriormente, sua parcela diminuiu bastante. A América Latina, no entanto, devido ao desenvolvimento da Argentina e de

outras economias dependentes, duplicou sua parcela de capitais britânicos na década de 1880, e depois disso passou a representar cerca de 20%.* Mas o aumento realmente impressionante deu-se não nas áreas atrasadas do mundo subdesenvolvido, e sim nos países em desenvolvimento, e principalmente naqueles que integravam o Império Britânico. As possessões “brancas” (Canadá, Austrália, Nova Zelândia, África do Sul) viram aumentar sua parcela de 12% na década de 1860 para quase 30% na década de 1880; e se incluímos a Argentina, o Chile e o Uruguai como possessões “honorárias” — suas economias não eram diferentes — o crescimento desses mercados para exportações de capital torna-se ainda mais acentuado. Após a I Guerra Mundial, coube às possessões uma cota ainda mais substancial — chegando a atingir 40%. Tomando-se o Império Britânico e a América Latina em conjunto, assim se deu o crescimento:

Período	Império (%)	América Latina (%)	Total (%)
1860-70	36,0	10,5	46,5
1880-90	47,0	20,0	67,0
1900-13	46,0	22,0	68,0
1927-29	59,0	22,0	81,0

Reassalvada uma exceção importante, essa evolução se fez, pelo menos de início, independentemente de política deliberada. O caráter da hegemonia econômica pioneira da Grã-Bretanha determinou, por assim dizer, um certo declive na paisagem econômica internacional, e foi natural que a Grã-Bretanha deslizesse naturalmente por ele. A exceção a que nos referimos foi a Índia. Sua anormalidade salta aos olhos; a Índia era, para começar, a única parte do Império Britânico à qual o *laissez-faire* nunca se adaptou. Seus mais ardorosos paladinos na Grã-Bretanha tornavam-se planejadores burocráticos quando para lá se dirigiam, e mesmo os mais comprometidos adversários da colonização política só raramente, e ainda assim nunca a sério, sugeriam a liquidação do domínio britânico. E o Império “formal” expandia-se na Índia mesmo quando não o fazia em nenhuma outra parte. As razões econômicas para essa anomalia eram fortes.

Como vimos, a Índia tornava-se um mercado cada vez mais importante para o principal produto de exportação da Grã-Bretanha, o algodão; e isso acontecia porque no primeiro quartel do séc. XIX a política inglesa fora destruir a atividade têxtil local, para que não competisse com a de Lancashire. Em segundo lugar, a Índia contro-

* Em 1890, de um total de 424 milhões investidos na América Latina, a Argentina contava com cerca de £ 157 milhões, o Brasil com £ 69 milhões, o México com £ 60 milhões, o Uruguai com £ 28 milhões, Cuba com £ 27 milhões e o Chile com £ 25 milhões.

lava o comércio do Extremo Oriente, através de seu superávit comercial com aquela área; as exportações consistiam basicamente em ópio, produto sob monopólio estatal, que os britânicos haviam apoiado sistematicamente (sobretudo visando a fins lucrativos) quase desde o começo da dominação. Ainda em 1870, quase metade das importações totais da China consistiam nesse narcótico, amavelmente fornecido pela economia liberal do Ocidente. Tanto esse excedente como o restante do excedente comercial da Índia com o mundo foram reagados pelo lucro auferido pela Grã-Bretanha através do déficit comercial da Índia para com ela (criado e mantido para fins políticos), com as *Home Charges* (os pagamentos feitos pela Índia em troca do privilégio de ser governada pela Grã-Bretanha) e com a dívida pública indiana. Perto do fim do século, tais itens tornaram-se cada vez mais importantes. Antes da I Guerra Mundial, "a chave de todo o sistema de pagamento da Grã-Bretanha estava na Índia, uma vez que ela provavelmente financiava mais de dois quintos dos déficits totais da Grã-Bretanha".³ Outro autor escreveu:

Assim, a Índia proporcionava não só os recursos para investimento na própria Índia, como também grande parte do total dos rendimentos de investimento oriunda do exterior, e que deu à Grã-Bretanha seu superávit no balanço de pagamentos no último quartel do séc. XIX. A Índia era, na realidade, a jóia do diadema imperial.⁴

Não surpreende que nem mesmo os adeptos do livre comércio desejassem ver a mina de ouro escapar ao controle político britânico, e que grande parte da política externa e militar da Grã-Bretanha visasse essencialmente a manter o controle seguro da região.

Na Índia, o Império formal nunca deixou de ser vital para a economia britânica. Em outras partes do mundo, parecia tornar-se cada vez mais vital após a década de 1870, quando a competição externa tornou-se aguda, e a Grã-Bretanha procurou fugir a ela (e em grande parte o conseguiu) recorrendo às suas dependências. A partir da década de 1880 tornou-se universalmente popular entre as grandes potências o "imperialismo" — a divisão do mundo em colônias formais e em "esferas de influência", em geral combinada com a tentativa de estabelecer deliberadamente aquele tipo de sistema planetário econômico que a Grã-Bretanha criara espontaneamente. Para a Inglaterra, isto foi um passo atrás, pois trocou o império informal, que compreendia a maior parte do mundo subdesenvolvido, por um império formal que se compunha apenas de um quarto dele, acrescido das economias satélites mais antigas. Tampouco a mudança foi particularmente fácil ou convidativa. As economias satélites realmente

valiosas estavam (com exceção da Índia) fora de controle político — como a Argentina — ou eram possessões de colonização branca, com seus próprios interesses econômicos, que não coincidiam necessariamente com os da Grã-Bretanha. Para entregarem seus mercados inteiramente à metrópole exigiam concessões compensatórias para seus próprios produtos na Grã-Bretanha, e foi por isso que os planos de Joseph Chamberlain, para integração imperial, foram a pique nos primeiros anos deste século. Havia algum sentido em anexar todas as áreas atrasadas possíveis, a fim de ganhar o controle das matérias-primas que elas possuíam; mesmo no fim do séc. XIX já se antevia que tais matérias-primas tornar-se-iam vitais para as economias modernas, como de fato aconteceu. Ao fim da I Guerra Mundial, a borracha e o estanho da Malásia, os ricos depósitos minerais da África central e meridional e, sobretudo, os depósitos petrolíferos do Oriente Médio haviam-se tornado os principais trunfos internacionais da Grã-Bretanha, bem como o sustentáculo de sua balança de pagamentos. Ao fim do séc. XIX, porém, as justificativas econômicas para a anexação de vastas extensões de selvas e desertos não eram preponderantes. Contudo, não foi a Grã-Bretanha que tomou a iniciativa, e quando seus rivais deram a arrancada, ela teve de imitá-los. E, como vimos, entre as guerras, após a derrocada da sua estrutura de relações econômicas internacionais, anterior a 1914, havia o Império para amortecer os choques causados por uma situação mundial cada vez mais dura.

Em termos de comércio visível, a derrocada sobreveio subitamente após a I Guerra Mundial. O colapso deveu-se tanto à crise geral da economia mundial, que fez diminuir o âmbito das transações econômicas internacionais (e com ela a prosperidade da Grã-Bretanha), como à retardada, porém inevitável revelação de que a indústria britânica havia-se tornado obsoleta e ineficiente. Depois da guerra, o comércio mundial só recuperou o nível de 1913 durante um período breve — 1926-29 —, e nos momentos mais graves o volume de negócios chegou a cerca de um quarto daquele nível. Isso representava uma mudança violenta em relação ao período 1875-1913, em que o comércio mundial triplicara. Mas se durante esse período difícil as exportações britânicas caíram à metade, não foi apenas por causa da recessão geral, mas também porque haviam deixado de ser competitivas.

Não fora modernizando sua economia que a Grã-Bretanha escapara à Grande Depressão (1873-96) — o primeiro desafio internacional. O país havia exportado mais para as economias atrasadas e satélites (incrementando as exportações de algodão), e fizera o que lhe fora possível com a última das grandes inovações técnicas de que fora pioneira, o navio de ferro a vapor (ampliando a construção na-

val e as exportações de carvão). Quando os últimos grandes compradores de tecidos de algodão — Índia, Japão e China — implantaram suas próprias indústrias têxteis, o sino dobrou a finados para Lancashire. Nem mesmo o controle político poderia evitar eternamente que a Índia se industrializasse, embora ainda na década de 1890 o grupo de pressão de Lancashire houvesse impedido a imposição de tarifas para proteção da indústria algodoeira da Índia.* Interrupção do curso normal do comércio internacional e estimulando o crescimento industrial em muitos países, crescimento esse que teria de ser protegido depois, a guerra revelou brutalmente a nova situação. Antes dela, a indústria indiana proviera apenas 28% dos suprimentos têxteis locais; depois, essa percentagem cresceu para mais de 60%. Fornecedores rivais, mais eficientes, além de navios com propulsão a óleo, reproduziram as exportações de carvão. Essas vendas de carvão haviam passado de cerca de 20 milhões de toneladas no começo da década de 1880 para 73 milhões em 1913. Na década de 1920, a média era de 49 milhões, caindo para 40 milhões na década de 30. O déficit do comércio visível — a diferença entre a importação e a exportação — raramente foi menor que o dobro da verificada nos piores anos antes de 1913.

Por outro lado, as receitas dos invisíveis da Grã-Bretanha pareciam mais que suficientes para cobrir essa diferença. Enquanto sua indústria titubeava, suas finanças triunfavam e tornavam-se indispensáveis seus serviços como transportador marítimo, comerciante e intermediário no sistema mundial de pagamentos. Na verdade, se houve uma época em que Londres constituiu o verdadeiro fulcro econômico do mundo, e a libra esterlina sua alavanca, essa época foi o período de 1870 a 1913.

Como já vimos, os investimentos estrangeiros aumentaram aos saltos, principalmente nas décadas de 1860 e 1870, crescendo mais tarde pelo reinvestimento de seus próprios juros e dividendos. É possível que em 1913 a Grã-Bretanha possuísse £5,5 bilhões da França, Alemanha, Bélgica, Holanda e Estados Unidos juntos. Ao final da década de 1850, navios britânicos haviam transportado cerca de 30% das cargas que entravam em portos franceses ou norte-americanos; em 1900 transportavam 45% das cargas francesas e 55% das norte-americanas.** Paradoxalmente, o mesmo processo que debilitava a produção britânica — o surgimento de novas potências industriais, a diminuição do poder de competição britânico — fortalecia o triunfo das finanças e do comércio do país. As novas potências industriais

* Na verdade, tais tarifas não foram impostas senão depois de 1917.

** Somente a Alemanha, que assumiria uma deliberada postura de rivalidade marítima com a Grã-Bretanha na década de 1890, diminuiu a partir de então a utilização da frota mercante britânica.

aumentavam suas importações de produtos primários do mundo subdesenvolvido, mas não possuíam com ele as relações simbióticas que eram tradicionais para a Grã-Bretanha, e por isso enfrentavam um pesado déficit conjunto. A Grã-Bretanha cobria esse déficit de três formas: suas próprias importações, crescentes, de manufaturados dos países industriais; seus rendimentos "invisíveis" oriunda de serviços de transporte e fontes semelhantes; e a renda que lhe advinha como maior credor do mundo. Os fios da trama do comércio e das liquidações financeiras mundiais corriam por Londres, e cada vez mais, pois somente Londres podia tapar os buracos que se abriam nela.

A I Guerra Mundial despedaçou essa trama, ainda que o governo britânico envidasse esforços desesperados para mantê-la íntegra. A Grã-Bretanha deixou de ser a maior nação credora do mundo, sobretudo por ter sido obrigada a liquidar grande parte de seus investimentos nos Estados Unidos (talvez uns £500 milhões, aplicados principalmente em títulos de ferrovias), tornando-se, por sua vez, grande devedora daquele país, que ao fim do conflito se transformara agora na maior nação credora do mundo. Depois de 1919, a Grã-Bretanha pareceu recuperar-se — e seus governos realizaram um esforço heróico para recriar as condições de 1913 e restaurar aquele paraíso perdido. Em 1925, os lucros de investimentos e outros ganhos invisíveis foram — pelos padrões contemporâneos — os mais elevados até então. Contudo, isto não passava de ilusão. A receita bruta dos investimentos aumentara de cerca de 4,5% da renda nacional, que a tanto montava na década de 1870, para cerca de 9% em 1910-13; após a I Guerra Mundial, o índice voltou, em média, ao nível da década de 1870; depois da II Guerra Mundial, voltou ao nível da década de 1860. A depressão de 1929 destruiu a ilusão de um retorno à *belle époque* anterior a 1913, e a II Guerra Mundial sepultou-a. Para a Grã-Bretanha, tanto as receitas visíveis como as invisíveis tinham deixado de ser adequadas. As periódicas crises no "balanço de pagamentos", que em 1931 começaram a causar insônia persistente aos governos britânicos, são sintomas concretos desse impasse.

NOTAS

- 1 * Ashworth, Landes, Deane e Cole (ver Sugestões para Leitura 3). * M. Barratt Brown, *After Imperialism* (1963), representa excelente introdução. S. B. Saul, *Studies in British Overseas Trade 1870-1914* (1960), A. Imlah, *Economic Elements in the Pax Britannica* (1958) e Charles Feinstein, "Income and Investment in the UK 1856-1914", *Economic Journal*, 1961, são mais técnicos. L. H. Jenks (ver Cap. 6, Nota 1) continua a ser indispensável. A fonte básica sobre comércio é W. Scholte, *British Overseas Trade* (ed. inglesa, 1952). * W. A. Lewis, *Economic Survey 1919-1939* (1949), é importante para o período de entre as duas guerras. Com relação à influência

industrial britânica no exterior, são estudos específicos: W. O. Henderson, *Britain and Industrial Europe 1750-1870* (1954), M. Greenberg, *British Trade and the Opening of China* (1951) e H. S. Ferns, *Britain and Argentina in the 19th Century* (1960). Ver também figura 6.

² Hauser, Maurain, Benaerts, *Du Libéralisme à l'Impérialisme* (1939), págs. 62-63.

³ S. B. Saul, op. cit., pag. 62.

⁴ M. Barratt Brown, op. cit., pag. 85.

PADRÃO DE VIDA, 1850-1914¹

Detenhamo-nos um momento a fim de lançar um olhar diferente em torno da Grã-Bretanha, no auge de sua expansão capitalista, três ou quatro gerações depois da Revolução Industrial.

A Grã-Bretanha era, antes de qualquer outra coisa, um país de trabalhadores. Calculando o tamanho das várias classes britânicas em 1867, R. Dudley Baxter estimou que mais de três quartos, ou 77%, dos 24.100.000 habitantes da Grã-Bretanha pertenciam à "classe trabalhadora manual"; e incluiu na "classe média" todos os empregados de escritório e auxiliares indiretos das oficinas, todos os lojistas, por menores que fossem seus estabelecimentos, todos os capatazes e supervisores etc. Não mais de 15% destes pertenciam a uma aristocracia qualificada ou moderadamente bem remunerada de trabalhadores — digamos com salários de 28 xelins a 2 libras semanais; pouco mais da metade era formada de trabalhadores não-qualificados, agrícolas, mulheres e outras pessoas sub-remuneradas — digamos com salários de 10 a 12 xelins por semana; o restante situavam-se nas faixas intermediárias. Uma parte deles — os operários têxteis, vários outros operários de "fábricas e oficinas" que estavam em vias de ganhar uma legislação trabalhista na década de 1860, e até mesmo, de certa forma, os mineiros de carvão — já gozava de condições de trabalho reguladas por lei; mais raramente, tinham reguladas suas jornadas de trabalho. A partir de 1871 obtiveram até o primeiro reconhecimento legal do lazer não-religioso, o descanso semanal.* No entanto, de modo geral, seus salários e suas condições de trabalho dependiam dos contratos que conseguiam estabelecer com os patrões, sozinhos ou através de seus sindicatos. No começo da década de 1870, o sindicalismo

* Em inglês "Bank Holidays": dia legal para fechamento dos bancos e usualmente também feriado geral na Inglaterra. (Nota de tradução)

foi aceito e reconhecido oficialmente, nos lugares onde haviam logrado firmar-se. Graças à estrutura arcaica da economia britânica, esse reconhecimento ocorreu não apenas para os artesãos qualificados de ocupações manuais (como, por exemplo, pedreiros, alfaiates, impressores etc.), como também no coração das atividades básicas, como as tecelagens de algodão e as minas de carvão, bem como no grande complexo de fabricação de máquinas e navios, atividades nas quais a parte maior do trabalho qualificado continuou a compor-se essencialmente de artesãos. Ainda assim, aquele reconhecimento não atingia mais que uma pequena minoria dos trabalhadores britânicos, excetuadas algumas localidades e alguns ofícios. Mesmo a grande expansão sindical de 1871-73 aumentou o número de trabalhadores organizados somente em cerca de 500.000. Vastos setores da economia, como, por exemplo, o dos transportes, encontravam-se ainda praticamente sem qualquer espécie de organização. Não obstante, era significativo o fato de um sindicalismo um tanto antiquado, muitas vezes do tipo corporativo, ter conseguido firmar uma base permanente para avanços futuros em alguns dos principais setores econômicos britânicos. Esse fato tinha a vantagem de dar ao movimento trabalhista uma enorme força potencial, mas também a desvantagem (que o sindicalismo partilhava com a indústria britânica em geral) de onerá-la com uma estrutura um tanto antiquada e não passível de adaptação; desde então, os partidários de uma organização sindical mais racional e eficiente (por exemplo, os sindicatos "industriais"), nunca conseguiram destruir esse entrave.

Quando os trabalhadores perdiam seu emprego — o que podia acontecer ao fim da tarefa, da semana, do dia ou mesmo da hora — nada tinham a que recorrer salvo a suas economias, sua associação de amparo ou seu sindicato, seu crédito junto a lojistas locais, seus vizinhos e amigos, o penhorista ou a Lei dos Pobres, que ainda representava o *único* equivalente público daquilo a que chamamos hoje de previdência social. Quando envelheciam ou ficavam enfermos, estavam perdidos, a menos que fossem amparados por seus filhos, pois o seguro ou planos de pensão só existiam para alguns. Nada caracterizava melhor a vida da classe trabalhadora vitoriana, e nada é mais difícil para nós conceber hoje em dia, que essa ausência quase total de previdência social. Os trabalhadores qualificados, ou aqueles empregados pelas indústrias em expansão, desfrutavam provavelmente de alguns dos benefícios advindos da escassez de artesãos de seu ofício, salvo nas periódicas crises econômicas. Eram também beneficiados por sindicatos, associações de proteção, cooperativas e até mesmo por modestos pós-de-meia. Os não-qualificados davam-se por felizes por sobreviver e provavelmente atravessavam o pedaço vazio de cada semana penhorando e voltando a penhorar seus miseráveis pertences. Na Li-

verpool da década de 1850, 60% de todos os penhores eram de 5 xelins ou menos, e 27% de 2 xelins e 6 pence ou menos.

Diversamente do que acontecia em outros países, praticamente não existia uma "classe média baixa" a separá-los da classe média — ou a ligá-los a ela. Na verdade, a expressão "baixa classe média", no sentido em que era usada então, designava tanto a aristocracia trabalhadora como os pequenos lojistas, donos de hospedarias, pequenos empregadores etc., muitas vezes recrutados dessa camada, além do estrato extraordinariamente diminuto de burocratas e outras pessoas empregadas em ocupações análogas. Em 1871 havia apenas 10.000 "funcionários comerciais" e "funcionários bancários" para conduzir os negócios da maior nação mercantil e bancária do mundo — pouco mais de um terço do número de mineiros de carvão. A posição desses funcionários era respeitada, embora seus rendimentos não fossem necessariamente muito altos, pois até 1870 ou depois dessa data, quando se criou um sistema nacional de educação elementar (que não se tornou realmente compulsório senão em 1891), nem mesmo a alfabetização era universal. O estilo de vida da classe média era visivelmente o modelo de famílias como os Pooters de "The Laurels", Holloway — os subúrbios de funcionários burocratas surgiam muito lentamente, só ganhando mais impulso a partir da década de 1870 —, embora o trabalhador qualificado ou o pequeno lojista, em situação relativamente melhor, pudessem combinar uma imitação dos padrões materiais da classe média (como a aquisição de relógios de ouro e pianos) com outros hábitos que mantinham seus vínculos com o restante da classe trabalhadora manual, junto à qual em geral continuavam a viver. Caso se tornasse economicamente independente ou passasse à classe dos patrões — o que era bastante viável em atividades de pequeno porte, como a de construção e vários ramos metalúrgicos, bem como no pequeno comércio —, talvez o trabalhador abandonasse seu sindicato, ainda que o forte risco de falência e retorno para o proletariado fizesse-o menos propenso a tal. Contudo, desde que continuasse a ser um trabalhador, a abastança trazia moderação política, mas não o aburguesamento.

Observadores bem colocados socialmente poderiam chamar a Grã-Bretanha vitoriana de um país de classe média, mas na verdade a genuína classe média não era grande. Em termos de renda, na Inglaterra e no País de Gales talvez coincidissem em 1865-66 com as 200.000 declarações de 300 libras ou mais para fins de imposto de renda sob a Cédula D (rendimentos de negócios, profissões e investimentos). Naquele ano houve 7.500 declarações de rendimentos superiores a £ 7.500 libras anuais (riqueza substancial na época) e 42.000 declarações entre £ 1.000 e 1.500. Essa comunidade relativamente pequena incluía os 17.000 comerciantes e banqueiros que

existiam em 1871, os 1.700 "proprietários de navios", o número desconhecido de donos de fábricas e minas, a maioria dos 15.000 médicos, 12.000 procuradores e 3.500 advogados, os 7.000 arquitetos e os 5.000 engenheiros civis — uma profissão que se expandiu com enorme rapidez durante esses decênios, mas que, lamentável e sintomaticamente, deixou de crescer perto do fim do século.* Não incluiria muitos daqueles que hoje são chamados de intelectuais. Havia somente 2.148 "escritores, redatores e jornalistas" (eram 14.000 às vésperas da I Guerra Mundial), nenhum cientista classificado separadamente nessa categoria, e um número estático de professores universitários, pois a Grã-Bretanha vitoriana era uma sociedade inculta.

A mais nítida característica da classe média ou daqueles que pretendiam imitá-la estava no fato de possuir empregados domésticos. O número destes, é verdade, aumentou substancialmente de 900.000 em 1851 para 1.400.000 em 1871, quase o número máximo que atingiram.* Em 1971, entretanto, só havia cerca de 90.000 mulheres empregadas como cozinheiras e um número não muito maior de criadas, o que proporcionava uma medida mais precisa — ainda que provavelmente pequena demais — do tamanho real da classe média; e como medida dos ainda mais ricos, havia 16.000 cocheiros particulares. Quem formava o restante dos que tinham criados? Talvez sobretudo os membros aspirantes da "baixa classe média", que se esforçavam por conquistar *status* e respeitabilidade, e que exatamente nessa época descobriam no controle da natalidade um meio de acelerar a consecução desse objetivo. Como pesquisas recentes demonstraram, foi a opção entre um melhor nível de vida, agora mais fácil de obter, e uma família grande que determinou o declínio da taxa de natalidade nas classes alta e média, discernível a partir da década de 1870.

Assim era a pirâmide social em meados do período vitoriano. Tratava-se de um fenômeno cada vez mais urbano, ou talvez, no que dizia respeito à classe média, um fenômeno suburbano, pois a migração dos não-proletários para as cercanias das cidades tomou vulto, particularmente na década de 1860 e, mais tarde, na de 1890. Em 1851, pela primeira vez a população urbana superou a rural. E, mais significativo, em 1881 cerca de dois entre cinco ingleses e galeses moravam nas seis gigantescas áreas construídas ("metrópoles") do país: Londres, o sudeste de Lancashire, a zona oeste das Midlands, a oeste de Yorkshire, Merseyside e Tyneside. E as zonas rurais eram só muito parcialmente agrícolas. Em 1851, dos 9.000.000 de britânicos economicamente ativos somente 2.000.000 ocupavam-se da agricultura;

* Havia 3.329 engenheiros civis em 1861, e 7.124 em 1881. Mas em 1911, contando-se os engenheiros de minas, só havia 7.208.

** Omitindo-se os empregados de hospedarias e hotéis, que ainda eram classificados juntamente com eles.

em 1881, a proporção caía para apenas 1.600.000 de 12.800.000; e nas vésperas da I Guerra Mundial os agricultores eram menos de 8%. As cidades que agora constituíam a verdadeira Grã-Bretanha não eram mais os desertos totalmente abandonados e negligenciados da primeira metade do século, onde só se ganhava dinheiro. Os horrores daquele período, ilustrados dramaticamente nas crescentes epidemias, que não poupavam sequer a classe média, provocaram uma sistemática reforma sanitária a partir da década de 1850 (esgotos, suprimento de água, limpeza de ruas etc.), a opulência havia permitido obras municipais e, em combinação com a agitação radical, conseguiu-se até mesmo salvar alguns espaços abertos e parques para uso público. Por outro lado, ferrovias, e estações rasgaram faixas largas, penetrando nas zonas centrais das cidades, empurrando a população que vivera antes ali para outros cortiços e cobrindo os que ficaram com aquela grossa camada de fuligem que até hoje pode ser vista em alguns cantos das cidades do norte. O *acte fog* que os estrangeiros achavam tão típico envolveu ainda mais firmemente a Grã-Bretanha vitoriana.

A cidade da era vitoriana era em muitos sentidos, excetuado talvez o de beleza, muito melhor que as décadas de 1830 e 1840, embora isso se devesse antes a gastos gerais em equipamento urbano-básico e em melhorias, do que a qualquer esforço governamental para elevar as condições de vida da classe trabalhadora. No entanto, ainda assim havia um surto de reformas municipais que a beneficiava, e um impulso comercial, ainda mais forte, no sentido de explorar o desejo insatisfeito de diversão e o conforto já pronto que os trabalhadores pobres encontravam em instituições como o *gin palace*,* com seus espelhos e vidros lavrados, e no pseudo-requinte do *music-hall* vitoriano. Se a cidade britânica continuou, ainda assim, a ser um lugar horrível de viver, de futura só superada pelo horror que eram as ruas retilíneas e ladeadas de casinhas baixas das vilas industriais e mineiras do país, era porque a expansão urbana e industrial continuava a correr adiante das tentativas espontâneas ou planejadas de melhoramentos urbanos. A população de Londres cresceu de pouco mais de 1.000.000 habitantes em 1841 para pouco menos de 5.000.000 em 1881; a de Sheffield passou de 111.000 para 285.000, a de Nottingham de 52.000 para 187.000, e a de Salford de 53.000 para 176.000, embora as cidades de Lancashire já crescessem mais lentamente. Uma melhoria incontestável (talvez excetuado, mais uma vez, o campo da estética) só teve lugar nos crescentes subúrbios de classe média — Kensington desenvolveu-se principalmente nas décadas de 1860 e 1870 — e nas praias e pontos de veraneio, freqüentados pela classe média

* Tipo de bar público, vistosamente decorado e freqüente nas cidades. (N. de T.)

e por arrendatários. Tais lugares cresceram rapidamente nas décadas de 1850 e 1860 — geralmente quando as ferrovias os alcançavam, muitas vezes por iniciativa de proprietários de terras, ansiosos por valorizarem seus imóveis.*

* * *

De modo geral, a vida da maior parte dos britânicos melhorou nos "anos áureos", ainda que talvez não tanto como pensavam os contemporâneos. Melhorou ainda mais, e de modo mais acentuado, durante a "Grande Depressão", mas por motivos diferentes. No que toca à renda real, é provável que tenha parado de aumentar por volta de 1900, e em 1914 verificava-se uma estagnação perceptível ou mesmo um declínio do salário real, o que talvez seja a principal razão por que os últimos anos antes da I Guerra Mundial constituíram um período de inquietação trabalhista extremamente aguda e generalizada. Em outros aspectos, no entanto, é provável que aquela melhora heja continuado.

A década de 1870 assinalou uma virada nítida. Até essa época, não importa o que acontecesse com os rendimentos índices seguros de bem-estar social como a taxa de mortalidade(e especialmente a de mortalidade infantil) não caíram sensivelmente. Na verdade, é provável que nas áreas urbanas hajam subido durante certos momentos dos "decênios áureos". Depois disso, começaram a apresentar queda quase contínua, característica dos países desenvolvidos; lenta, mas visível a princípio, e mais rápida a partir do começo do séc. XX.** À

** O Duque de Devonshire urbanizou Eastbourne a partir de 1851. Os famosos "molhes" foram construídos em Southport em 1859-60, em Bournemouth (que possuía apenas 1.000 hab. em 1851) em 1861, e foram ampliados em Brighton em 1865-66.

* Evolução da taxa de mortalidade (por 1.000 hab.):

Anos	Nascidos-vivos	
	Homens	Mulheres
1838-42	22,9	21,2
1858-62	22,8	21,0
1868-72	23,5	20,9
1878-82	21,5	19,1
1888-92	20,2	17,9
1898-1902	18,6	16,4
1908-12	15,1	13,3
1914	15,0	13,1
		150,0
		149,4
		155,8
		142,2
		145,6
		152,2
		111,8
		105,0

médica que a taxa de natalidade começou também a decair, pelo menos entre as classes média e média baixa — em decorrência do controle da natalidade e da elevação do nível de vida (ver capítulo anterior) — o crescimento da população passou a depender menos da diferença entre uma taxa de mortalidade elevada e de uma taxa de natalidade ainda mais elevada, resultando cada vez mais da diferença entre uma taxa de mortalidade em declínio e de uma taxa de natalidade que diminuía com menor rapidez.

Nesse sentido, os "anos áureos" não foram de modo algum áureos. Contudo, em termos dos rendimentos reais e de consumo já mostravam um avanço manifesto. O salário real médio (levando-se em conta o desemprego) manteve-se quase inalterado desde 1850 até os primeiros anos da década de 1860, mas aumentou em cerca de 40% entre 1862 e 1875. Durante um ano ou dois, em fins da década de 1870, caiu um pouco, mas em meados da década de 1880 voltaram ao nível anterior e depois cresceu rapidamente. Em 1900 eram 1/3 maior do que tinham sido em 1875 e 84% maior do que em 1850. Então, como vimos, o salário médio parou de crescer.

Mesmo que encaremos essas médias gerais como fidedignas (o que não é muito aconselhável), é claro que elas não oferecem uma imagem realista da situação. Quando se fizeram os primeiros levantamentos sociais sérios (quase ao fim do século; Booth em Londres e Rowntree em York), as conclusões sugeriam que aproximadamente 40% da classe trabalhadora vivia na situação que era chamada "de pobreza" ou em estado pior ainda, ou seja, com um rendimento familiar de 18-21 xelins semanais.* Tratava-se de uma massa miserável, dois terços da qual, num momento de suas vidas — geralmente na velhice — passariam a viver da mendicância.

No outro extremo da classe operária, um máximo de 15%, mas provavelmente menos, vivia numa situação de conforto para os padrões da época, com rendimentos de, digamos 2 libras ou mais. Em

* Rowntree calculou o custo mínimo semanal de subsistência para um casal e três filhos em 21s. 8d. (1899), assim distribuídos:

Alimentação para marido e mulher	6s. 9d.
Alimentação para três crianças	4s.
Aluguel	1s.
Vestuário para adultos	1s. 3d.
Vestuário para crianças	1s. 10d.
Combustível	1s. 10d.
Diversos (luz, artigos domésticos, sabão etc.)	10d.

O alimento não incluía qualquer quantidade de carne de açougue, e era de liberadamente menos generoso que as dietas prescritas para mendigos válidos. Tal padrão de subsistência era, com efeito, o mínimo dos mínimos.

outras palavras, as classes trabalhadoras vitoriana e eduardiana dividiam-se em três faixas: a aristocracia dos trabalhadores, que normalmente vivia num mercado de vendedores (isto é, podiam manter-se em número suficientemente escasso para exigir salários mais altos); a massa não-qualificada ou não-organizada, que recebia apenas um salário de subsistência ou quase subsistência dos seus compradores; e uma camada intermediária.

Isto explica as oscilações um tanto diferentes dos níveis de vida nos "anos áureos", na Grande Depressão e no período eduardiano. Em fases de inflação, como o princípio e o último desses três períodos, aqueles que conseguiam aumentar seus salários monetários mais depressa do que a subida dos preços logravam melhorar suas vidas. E assim faziam:

Comida sem mácula, roupas do mesmo feitio das usadas pela classe média, quando os alugueis da casa permitem, uma sala arrumada, com mobiliário severo e barato que, se não é luxuoso ou belo, é sintoma do luxo do auto-respeito, e indicação das coisas melhores que estão por vir, um jornal, um clube, uma folga ocasional, e talvez um instrumento musical.²

Foi assim que um observador bem fundamentado descreveu a condição em que viviam esses trabalhadores mais afortunados em meados da década de 1880. Nada disso, porém, existia para os 40% da massa não-qualificada ou para aqueles cuja oferta de trabalho não era bastante escassa. A situação destes só melhorava quando o desemprego diminuía (como ocorreu, com bastante certeza, a partir da década de 1840) ou quando se transferiam de atividades de baixa remuneração para as que pagavam melhor, ou de atividades estagnadas para aquelas em expansão (como vimos que muitos fizeram nos "anos áureos"). Todavia, pode-se afirmar com razoável grau de segurança que nenhuma melhoria geral sensível ocorreu antes da década de 1860. Talvez se possa fazer uma exceção para os trabalhadores agrícolas, cujo êxodo em massa dos campos melhorou a situação de todos, tanto dos que ficavam como dos que saíram. A massa de pobreza estagnada na base da pirâmide social permaneceu tão estagnada e desesperançada como antes. Nos primeiros anos deste século, lembrava-se um ancião:

... para lhe dar alguma idéia das condições que havia em Liverpool, era comum vender-se um vintém* de leite; não só

* Em inglês *farthing*. Corresponde à quarta parte de um *penny* (dinheiro ou líquidos); a menor quantidade possível. (N. do T.)

era comprado e vendido, mas levado para casa também. No fim da semana, juntava-se um *penny* e três vinténs, para comprar sete vinténs de leite. Isto na parte mais pobre de Liverpool. ... Lembrou-me de uma vez que eu estava trabalhando de cobrador no trem para Pier Head, desde a estação de Smithtown Road. Estava com setenta e cinco passageiros e todos pagaram dois *pence*. Quando fui contar o dinheiro, só havia uma moeda de três *pence*, o resto era tudo em moedas de cobre. Isso era um sinal da pobreza.³

A Grande Depressão trouxe consigo mudanças importantes. É provável que a mais rápida melhoria geral das condições de vida do trabalhador do séc. XIX tenha ocorrido nos anos 1880-95, só escurificada pelo *desemprego* um pouco mais alto desse período. Isto porque a queda do custo de vida beneficiava tanto os mais pobres como os demais, e na verdade beneficiava mais aqueles, proporcionalmente. E a "Depressão" foi, como vimos, sobretudo um período de queda de preços — mas os preços caíam em grande parte porque abria-se todo um novo mundo de alimentos baratos e importados para o povo britânico. Entre 1870 e 1896, o consumo *per capita* de carne aumentou em quase 1/3 na Grã-Bretanha, mas a proporção de carne importada triplicou. Entre o fim do séc. XIX e o período que se seguiu à I Guerra Mundial, cerca de 40% da carne consumida na Grã-Bretanha veio do exterior.

Na verdade, depois de 1870 os britânicos começaram a transformar seus hábitos alimentares. Começaram, por exemplo, a comer frutas, antes um luxo. A classe trabalhadora consumia frutas em forma de geléia; mais tarde passou a comer bananas, uma fruta nova e importada, que suplementava e substituíu a maçã como a única fruta fresca consumida pelos pobres das cidades. Até mesmo um elemento tão típico da vida do proletariado britânico, a loja de peixe com batatas, surgiu nesse período. Essas casas espalharam-se por todo o país depois de 1870, irradiando-se da cidade em que nasceram — provavelmente Oldham.

Além disso, a partir dessa data não só a oferta de alimentos cresceu como todo o mercado de bens de consumo para os pobres começou a se transformar com a multiplicação das lojas varejistas (sobre tudo das cadeias de lojas) e da produção fabril destinada especificamente ao público proletário. Uma faixa favorecida de trabalhadores, sobretudo no norte do país, havia começado a criar seu próprio mecanismo de distribuição a partir da década de 1840 — as "cooperativas", que a princípio se multiplicaram modestamente. Em 1881, seus membros não passavam de 500.000. Posteriormente, porém, o crescimento se fez com rapidez, e em 1914 havia 3.000.000 de sócios.

Mais impressionante foi o desenvolvimento das lojas em cadeia, que passaram de 10 filiais de açougues em 1880 para 2.000 em 1900, de 27 filiais de mercearias para 3.444 (na década de 1900 o crescimento tornou-se mais lento). Fato ainda mais expressivo — pois as primeiras cadeias visavam basicamente ao mercado da classe trabalhadora — foi a expansão das lojas de roupas e calçados, subproduto do desenvolvimento da produção industrial de botas e sapatos na década de 1860 e da fabricação industrial de roupas na década de 1880. Os calçados abriram caminho — já havia 300 lojas em cadeia em 1875, mas 25 anos depois seu número era de 2.600, metade das quais fundadas nos anos 90 —, enquanto as lojas de roupas masculinas mantinham um ritmo mais modesto, mas crescendo depressa até mesmo nos anos difíceis do primeiro decênio do séc. XX. As lojas de roupas femininas foram as mais lentas no seu desenvolvimento. Ainda não havia chegado seu momento.

Por essa época surgiu outro fato que teria importância no futuro, muito embora ainda não tivesse muito no momento. Seguindo o exemplo dos Estados Unidos, a industrialização começou a produzir bens de consumo duráveis relativamente baratos, como a máquina de costura (vendia a £ 4 na década de 1890) e a bicicleta. Essa máquina, nova e excitante, entrou quase imediatamente para o folclore popular, através dos *music-halls*, e para o folclore ideológico, através dos Clarington Cycling Clubs dos ardorosos socialistas jovens e de Bernard Shaw. A bicicleta não era acessível aos mais pobres, mas esse período lhes proporcionou o primeiro meio de transporte coletivo destinado especificamente à classe trabalhadora, o bonde. Tal meio de transporte praticamente não existia em 1871, mas em 1901 já empregava mais de 18.000 homens: a tarifa média dos bondes na década de 1880 era pouco menos de 1½ d. Por fim (e também neste caso a década de 1880 marca um momento de virada), transformou-se no entretenimento popular. Na Grã-Bretanha, mecanismos revolucionários como o fonógrafo e o cinema ainda estavam em sua infância, mesmo em 1914, mas o *music-hall* (pelo menos em Londres) teve seu primeiro boom na década de 1880 e seus anos de glória no decênio seguinte. Depois de 1900, tende a adotar uma atitude cautelosa atraindo o grande público familiar. As casas de variedades, cada vez mais opulentas, deixaram os subúrbios proletários, onde haviam surgido, transferindo-se para os centros das cidades. Ao mesmo tempo, o esporte, e principalmente o futebol, tornou-se a instituição nacional que conhecemos. Em 1885 foi legalizado o profissionalismo.

Em resumo, entre 1870 e 1900 surgiu o estilo de vida da classe trabalhadora britânica que os escritores, dramaturgos e produtores de TV da década de 1950 julgavam "tradicional". Tal estilo não era então "tradicional", mas sim bastante novo. Chegou a ser conside-

rado obsoleto e inabulável, uma vez que, na verdade, quase não sofreu modificações até a grande transformação da vida britânica na próspera década de 1950, e porque sua expressão mais completa era encontrada nos centros característicos da vida da classe trabalhadora de fins do séc. XIX, o norte industrial ou as áreas proletárias de grandes cidades não industriais como Liverpool e as zonas sul ou leste de Londres, que não mudaram muito, a não ser para pior, na primeira metade do séc. XX. Não era uma vida nem muito boa nem muito rica, mas era provavelmente a primeira espécie de vida, desde a Revolução Industrial, que proporcionava um abrigo seguro para a classe trabalhadora britânica dentro da sociedade industrial.

Evidentemente, o último quartel do séc. XIX foi um período em que a vida tornou-se muito mais fácil e variada para a classe trabalhadora, muito embora a era eduardiana trouxesse um retrocesso. Não obstante, tendências não são fatos consumados, e o quadro das condições sociais revelados pelas pesquisas da época — muitas vezes para chocante surpresa dos pesquisadores — era tétrico. Era o quadro de uma classe trabalhadora definhada e debilitada por um século de industrialismo. Na década de 1870 os meninos de 11 ou 12 anos que estudavam nas escolas públicas da classe alta rema em média 12,5 centímetros mais altos que os das escolas industriais; dos 13 aos 19 anos eram 7,5 centímetros mais altos do que os filhos de artesãos. Em 1917, quando o povo britânico pela primeira vez passou por um exame médico em massa, devido ao serviço militar, incluía 10% de rapazes totalmente incapazes para o Exército, 41,5% (48 a 49% em Londres) com "acentuadas incapacidades", 22% com "incapacidades parciais" e apenas mais de 1/3 em condições satisfatórias. A Grã-Bretanha era um país habitado por uma massa estoica de pessoas destinadas a passar a vida numa situação de subsistência mínima e incerta, até que a velhice as atirasse ao monturo da Lei dos Pobres, subalimentadas, mal abrigadas e mal vestidas. Pelo padrão de 1965, ou mesmo de 1939, mal começara ainda a ascensão da classe trabalhadora para um nível humano modesto.

Por felicidade, o desemprego, a insegurança e, talvez, acima de tudo, a perda de confiança no avanço automático do capitalismo britânico tornaram o povo menos propenso a aceitar passivamente seu destino e lhes deu meios eficientes de melhorá-lo. O socialismo reapareceu na década de 1880, recrutando uma elite de trabalhadores ativos e capazes, que por sua vez criaram e transformaram os movimentos trabalhistas de base mais ampla: os sindicatos e os novos partidos trabalhistas independentes, que convergiram para formar o Partido Trabalhista no começo da década de 1900. Os tempos mais duros da Inglaterra eduardiana prepararam o caminho para uma transformação política mais geral, que a guerra acelerou. O movimento sindical cres-

ceu, chegando a contar com cerca de 1.500.000 associados na grande "explosão" de 1889-90 e viu esse número aumentar para quase o dobro na grande "agitação trabalhista" de 1911-13, voltando a dobrar, e alcançando um pico temporário de 8.000.000 ao fim da I Guerra Mundial. Grande parte desse crescimento deveu-se ao desenvolvimento dos sindicatos em atividades até então organizadas, como as de transporte hidroviário, ferroviário e rodoviário, ou em setores não organizados de atividades mais antigas, como as de trabalhadores não-qualificados ou semiquualificados nas indústrias metalúrgicas. Grande parte deveu-se também à expansão dos sindicatos metalúrgicos. A declaração política de independência por parte dos trabalhadores teve resultados menos espetaculares, ainda que em 1914 houvesse 40 trabalhistas no Parlamento. Felizmente, a concessão do direito de voto em 1884-85 deu à classe trabalhadora uma influência política consideravelmente maior sobre os partidos mais antigos, especialmente o Liberal, normalmente ansiosos por conservar seu eleitorado proletário. Pela primeira vez, as autoridades públicas e o Estado pensaram seriamente em melhorias sociais. Em 1914 já se podia perceber o contorno de um sistema de previdência social — resultado de legislação Liberal depois de 1906. Todavia, o setor público ainda não tinha grande importância prática. As pensões por velhice (cinco xelins semanais, a partir dos 70 anos de idade), introduzidas em 1908, eram a única forma de benefício social genuinamente redistributivo, se excluirmos a Lei dos Pobres. A Lei de Seguro Nacional de 1914, como deixa entrever seu nome, pretendia ser um sistema de seguros atualmente correto, financiado por prêmios, e embora seus serviços médicos fossem escassos, porém úteis, sua capacidade de prevenir o desemprego mostrou, depois de 1920, que o sistema era acentuadamente limitado. O governo central ainda despendia quantias insignificantes em objetivos sociais diretos, com exceção da educação: £ 17 milhões em 1913, de uma despesa bruta total de £ 184 milhões, em Pensões por Velhice, Bolsas de Trabalho e Seguro de Desemprego. Em 1939 essas despesas chegavam a £ 205 milhões, numa despesa total de £ 1.006 milhões. As despesas dos governos locais eram, relativamente, menores ainda. Atingiam cerca de £ 13 milhões de um total de £ 140 milhões (na Inglaterra e no País de Gales, 1913), o que representava, na realidade, um percentagem inferior à verificada 50 anos antes, pois os benefícios oriundos da Lei dos Pobres, o item principal, nem sequer haviam dobrado, ao passo que a despesa total dos governos locais havia aumentado cerca de cinco vezes desde 1868. A habitação pública praticamente não existia. Em 1884, quando começaram as estatísticas, cerca de £ 200.000 eram gastos para essa finalidade, provenientes de taxas e empréstimos; em 1913, cerca de £ 1 milhão. Para efeito de comparação, podemos observar que na

década de 1930 a despesa pública com a habitação nunca caiu a menos de £ 70 milhões por ano. Em suma, na verdade os pobres pagavam mais em impostos do que recebiam de volta em serviços sociais.

A situação da classe superior era muitíssimo diferente, e a imensidão da brecha entre o topo e a base da sociedade era meramente sublinhada pela orgia de gastos ostensivos a que muitos ricos, liderados pelo Rei Eduardo VII, símbolo da classe suntuária, se entregaram nas décadas que antecederam 1914. Biarritz, Cannes, Monte Carlo e Marienbad — o hotel internacional de luxo foi nitidamente um produto dessa época e encontrou no estilo "eduardiano" sua melhor forma arquitetônica; iates a vapor e grandes estábulos de cavalos de corrida, trens particulares, massacres de pássaros em caçadas e fins-de-semana em casas de campo ostentatórias, que se prolongavam por semanas a fio — tudo isso preenchia o lazer cada vez mais prolongado dos ricos. Somente 6% da população deixava alguma propriedade digna de qualquer registro ao morrer. Apenas 4% deixava mais de £ 300. Mas em 1901-02 pouco menos de 4.000 propriedades rurais pagaram impostos sobre um capital total de £ 19 milhões, e 149 foram avaliadas em £ 62,5 milhões. Os ricos ainda eram ricos, pois a libra esterlina ainda era a libra esterlina. O Duque de Bedford, abalado (como se diziam, aliás, todos os proprietários de terras) pelos efeitos da depressão agrícola, não estava falido a ponto de não poder oferecer a seu agente salário e pensão vultuosos, juntamente com o direito de ocupar uma casa de campo, servida às expensas ducais por três criados internos e sete externos, além de três cocheiros, a utilização de outra casa de campo e mais caça, hortaliças, creme, leite, manteiga e uísque gratuitos.

Abaixo dos ricos estavam as classes média e baixa média, um segmento amplo que compreendia — se definirmos como pertencentes a elas aqueles que mantinham criados — cerca de 30% da população, pelo menos em York. Em meados da era eduardiana, talvez 1.750.000 pessoas pertenciam a famílias que ganhavam (ou pelo menos recebiam) mais de £ 700 anuais, rendimento esse que proporcionava uma situação de conforto, enquanto cerca de 3.750.000 pessoas pertenciam a famílias com rendimentos entre £ 160 e £ 700 anuais, o que era razoável. Em 1913-14, o homem adulto médio ganhava aproximadamente 30 xelins por uma semana de 50 horas de trabalho (ou uma renda anual, se não deixasse em nenhum momento de trabalhar, de £ 77), enquanto a mulher adulta média, empregada na indústria, ganhava 13 xelins e 6 pence, por igual semana de trabalho (ou, se plenamente empregada, £ 35 anuais). Essas camadas médias comiam bem, e na verdade comiam demais. Moravam bem, cada vez mais naqueles subúrbios da classe média e média baixa que circundavam as áreas menos fumarentas das cidades, em habitações que iam

das modestas casas com terraços ou das casas com jardins, semi-rectuadas, de bairros como Tooting, passando por zonas mais opulentas como Wimbledon, até chegar à faixa de corretores da bolsa no campo verde que se estendia além: fortalezas de conservadorismo político que seus defensores deixavam toda a manhã, armados com os novos jornais do tipo do *Daily Mail* (1896), dirigindo-se aos escritórios onde trabalha um número cada vez maior deles.

Em 1906 talvez meio milhão de empregados ganhavam mais de £ 160 libras por ano (ou aproximadamente a metade do que ganhava a baixa classe média), embora o grosso do crescente número de funcionários burocráticos só tivesse aspirações em comum com as faixas mais elevadas da classe média. Mais de 3/4 dos homens empregados no comércio e de todas as mulheres que trabalhavam ganhavam menos de £ 3 libras semanais em 1910. (Mais de 3/4 das mulheres, ainda em minoria, ganhavam menos de £ 1 por semana.) Somente no setor bancário e de seguros é que os salários eram um pouco melhores. O burocrata pobre, sobretudo se fazia questão (como, naturalmente, ocorria) de um estilo de vida semelhante ao da classe média, não estava em condições muito melhores do que o operário bem remunerado, muito embora nas últimas décadas do século ele fizesse sua renda aumentar reduzindo o tamanho de sua família, através do controle da natalidade — principalmente através da abstinência sexual ou do *coitus interruptus*.^{*} Recordemos as palavras de A. J. P. Taylor: "O historiador deve ter em mente que entre 1880 e 1940 tem em suas mãos um povo frustrado".⁴ Para nenhuma classe essa afirmativa é mais válida do que para a baixa classe média no final da era vitoriana ou da era eduardiana.

No entanto, além dessas transformações mensuráveis no estilo de vida britânico, havia outras, igualmente importantes, mas não quantificáveis. A primeira era o conservadorismo — ainda então derivado basicamente de complacência — que, como vimos, fossilizava cada vez mais os ricos. A tendência de os Conservadores substituírem o Partido Liberal como expressão unida dos ingleses ricos, depois de 1874, reflete esse fenômeno, ainda que ele tenha sofrido uma breve interrupção no começo do séc. XX. O declínio do não-conformismo religioso — principalmente do não-conformismo da classe média — era obscurecido pelo crescente peso eleitoral da "consciência não-conformista", que se tornou nos últimos decênios do século XIX mais poderosa do que nunca, e pela contínua ascensão de empresários não-conformistas a posições de riqueza e de influência. Na verdade, a partir da década de 1870, o não-conformismo deixou de crescer acelera-

* Os meios mecânicos para homens só se generalizaram entre as duas guerras e os destinados às mulheres só na década de 30.

damente, e com ele declinou uma força poderosa que tendia para o Liberalismo e para a iniciativa privada competitiva.

A assimilação das classes empresariais britânicas na trama social da pequena nobreza e da aristocracia havia ocorrido com grande rapidez desde meados do século XIX, período no qual se fundaram tantas das chamadas "escolas públicas", ou que foram reformadas pela exclusão final dos pobres, para os quais haviam sido criadas.^{*} Em 1869 foram mais ou menos liberadas de todo e qualquer controle governamental e dedicaram-se a elaborar aquele imperialismo ativamente anti-intelectual, anti-científico, conservador e voltado para o lazer que viria a ser sua marca característica. (Embora se atribua ao Duque de Wellington a *blague* de que a batalha de Waterloo foi ganha nos campos esportivos de Eton, isso era um mito de fins do reinado da Rainha Vitória. Eton nem existia ainda na época.)

Lamentavelmente, a escola pública logo passou a constituir o modelo para o novo sistema de educação secundária, que os setores menos privilegiados da nova classe média tiveram permissão para construir para seu uso após a Lei de Educação de 1902, e cujo principal objetivo estava em excluir dos colégios superiores os filhos de trabalhadores, que, "infelizmente", haviam conquistado o direito à educação primária universal em 1870. Por conseguinte, o conhecimento — e principalmente o conhecimento científico — foi relegado a segundo plano no novo sistema educacional britânico, visando à manutenção de uma rígida divisão entre as classes. Em 1897 menos de 7% dos alunos das escolas secundárias provinham da classe operária. Assim, os britânicos entraram no séc. XX e na era da ciência e da tecnologia modernas como um povo espetacularmente mal educado.

O torpor da economia já se fazia óbvio para a sociedade britânica nas décadas que antecederam a 1914. Os raros empreendedores dinâmicos da Grã-Bretanha eduardiana já eram, na maioria dos casos, estrangeiros ou pertenciam aos grupos minoritários: os financistas judeus-alemães, cada vez mais importantes, que proporcionavam o pretexto para grande parte do anti-semitismo do período; os norte-americanos, que desempenhavam papel tão importante na indústria elétrica; os alemães, na indústria química; os quacres e tardios dissidentes provincianos, como Lever, que exploravam os novos recursos do império tropical. Por outro lado, as florescentes atividades da *City* — mesmo quando era óbvio serem produto de empresas não-conformistas provincianas como as de seguros de vida e as de construção — já se encontravam engolfadas numa pseudo-aristocrática rede de cavalheiresca não-competição. Tornou-se comum o diretor "festa-de-

* Cheltenham, Marlborough, Rossall, Haileybury, Wellington, Clifton, Malvern, Lancing, Hurstpierpoint e Ardingly foram fundadas, e Uppingham transformada, entre começos da década de 1840 e meados da de 1860.

ferro", um aristocrata posto na diretoria de uma companhia muitas vezes *louché* em decorrência do valor publicitário de seu nome. Sua contrapartida era o legítimo burguês que, ao contrário de seus predecessores do tempo da Liga Contra a Lei do Trigo, imaginava ser, e tornou-se realmente, o *gentleman* da espécie descrita em *The Forsythe Saga*.

Surgiu daí, conseqüentemente, a mítica e típica Grã-Bretanha dos cartazes de turismo e dos calendários do *Times*. O forte acúmulo na vida pública britânica de rituais pseudo-medievais, como o culto da realeza, remonta ao final do período vitoriano, como também a ficção de que todo inglês mora numa casa de campo coberta com palha ou é um fidalgo rural. Como vimos, entretanto, na outra extremidade da escala social o mesmo período assistiu ao surgimento de um fenômeno social bastante diferente, o característico estilo de vida "tradicional" da classe trabalhadora urbana britânica. Contudo, ao contrário do que sucedia entre as classes altas, tal fenômeno não refletia meramente regressão e fossilização, e sim — a despeito de estreiteza e rigidez — modernização. O socialismo que dominava cada vez mais o movimento trabalhista pode ter sido extremamente vago. Muitas vezes, como ocorria em seus aspectos pacifistas e internacionalistas, tratava-se de pouco mais que um prolongamento proletário do *Little Englandism** não-conformista, radical-liberal, que as classes empresariais estavam abandonando rapidamente. No entanto, aquele socialismo estava de fato empenhado em uma mudança estrutural básica da economia. Baseava-se numa análise econômica que levava em conta, como não o fazia a ortodoxia econômica cada vez mais ossificada no *"Treasury Mind"*, fatores novos como a tendência para a concentração e a necessidade de uma intervenção governamental cada vez mais sistemática nos assuntos econômicos. Talvez fosse essa a razão pela qual grupos pequenos e ainda pouco representativos de pensadores tecnocráticos e gerenciais, como os fabianos, viram-se atuando no seio do movimento trabalhista. A tragédia do movimento foi que na prática ele não esteve à altura de sua teoria.

NOTAS

1 Briggs, Coles and Postgate, Kitson Clark (Sugestões para Leitura 2). Clapham, Checkland, Ashworth (Sugestões para Leitura 3). O material básico sobre o padrão de vida da classe trabalhadora encontra-se em artigos

* Em francês no original, significando suspeita. (N. de T.)

** Defendiam o princípio que a Inglaterra devia diminuir a sua ação nas colônias. (N. de T.)

*** Em sentido figurado, significando permanência de idéias ultrapassadas. (N. de T.)

de G. H. Wood, *Journal of the Royal Statistical Society*, 1899 e 1909, Briggs, *Victorian Cities*. S. Pollard, *History of Labour in Sheffield*, e H. J. Dyos, *Victorian Suburb* (1961), são úteis com relação aos problemas urbanos. W. Phelps Brow, *Growth of British Industrial Relations* (1959), informa sobre as condições e a legislação sociais. J. B. Jefferys, *Retail Trading in Great Britain 1850-1950* (1954), é bom, mas estatístico. H. Pelling, *A History of Trade Unionism* (1963) e *The Origins of the Labour Party* (1965) devem ser complementados com R. Tressell, *The Ragged-Trousered Philanthropists* (romance). G. e W. Grossmith, *Diary of a Nobody*, é fonte útil com relação à baixa classe média. Sobre a educação, ver Brian Simon, *Education and the Labour Movement 1870-1920* (1965). W. S. Adams, *Edwardian Portraits* (1957) é fonte excelente para o conhecimento das classes altas. E. P. Thompson, "Homage to Tom Maguire" (in A. Briggs e J. Saville, ed., *Essays in Labour History*, 1960), constitui soberba introdução ao reavivamento do socialismo. Ver também figuras 2, 7, 12, 16, 17 e 18.

³ Pollard, op. cit. pág. 105.

⁴ *Tom Barker and the IWW* (org. por E. C. Fry, Australian Society for Labour History, 1965); págs. 5, 7.

⁵ A. J. P. Taylor, *English History 1914-45* (1965), pág. 166.