

E. J. H O B S B A W M

Η ΕΠΟΧΗ
ΤΩΝ
ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΕΩΝ
1789–1848

Γ' ΕΚΔΟΣΗ, ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗ
*με την εικονογράφηση και τους χάρτες
της πρώτης αγγλικής έκδοσης*

ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΘΗΝΑ 2015

Ἡ ἀρχικὴ μετάφραση τῆς Μαριέτας Οἰκονομοπούλου ἀναθεωρήθηκε στὴ β' ἐλληνικὴ ἔκδοση τοῦ 1992 ἀπὸ τὴν Ἀγλαΐα Κάσδαγλη. Γιὰ τὴν παρούσα νέα ἀναθεώρηση συνεργάστηκαν οἱ ἐπιμελητὲς τοῦ MIET Γιώργος Ἀνδουλιδάκης, Γιώργος Διαμάντης, Ἀντιγόνη Φιλιπποπούλου καὶ Ἐλιάννα Χουρμουζιάδου.

Τίτλος τοῦ πρωτοτύπου

The Age of Revolution
Europe 1789–1848

Weidenfeld and Nicolson Ltd
London 1962

ISBN 978-960-250-634-9 (χαρτόδετο)

ISBN 978-960-250-635-6 (πανόδετο)

© Γιὰ τὴν ἐλληνικὴ γλώσσα

Μορφωτικὸ Ἰδρυμα Ἑθνικῆς Τραπέζης, Ἀθήνα 2015

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 1780

ἽΟ 18ος αἰώνας πρέπει νὰ μπεῖ στοὺ Πάνθεον.¹

ΣΑΙΝ-ΖΥΣΤ

I

Τὸ πρῶτο πράγμα ποὺ ἔχει νὰ πεῖ κανεὶς γιὰ τὸν κόσμον τῆς δεκαετίας τοῦ 1780 εἶναι ὅτι ἦταν πολὺ μικρότερος καὶ συνάμα πολὺ μεγαλύτερος ἀπὸ τὸν δικό μας. Ἦταν μικρότερος ἀπὸ γεωγραφικὴ ἄποψη, ἀφοῦ ἀκόμη καὶ οἱ πιὸ μορφωμένοι καὶ ἐνήμεροι ἄνθρωποι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης — π.χ. κάποιος σὰν τὸν ἐπιστήμονα καὶ περιηγητὴ Ἀλεξάντερ φὸν Χούμπολτ (1769–1859) — δὲν γνώριζαν παρὰ ὀρισμένα μόνον τμήματα τῆς οἰκουμένης. (Ἐξω ἀπὸ τὴ Δυτικὴ Εὐρώπη, γιὰ κοινωνίες ὄχι τόσο προηγμένες ἐπιστημονικὰ καὶ τόσο ἐπικρατικές, ὁ «γνωστὸς κόσμος» ἦταν σαφῶς μικρότερος: περιοριζόταν στὰ μικρὰ ἐκεῖνα τμήματα τῆς γῆς ὅπου περνοῦσε ὅλη τὴ ζωὴ του ὁ ἀγράμματος Σικελὸς ἀγρότης ἢ ὁ καλλιεργητὴς στοὺς λόφους τῆς Βιρμανίας, καὶ ὁτιδήποτε πέρα ἀπ’ αὐτὰ ἦταν καὶ θὰ παρέμενε γιὰ πάντα ἄγνωστο.) Ἡ ἐπιφάνεια τῶν ὠκεανῶν εἶχε ἐξερευνηθεῖ καὶ χαρτογραφηθεῖ κατὰ μέγα μέρος χάρις σὲ δεινοὺς θαλασσοπόρους τοῦ 18ου αἰώνα ὅπως ὁ Τζέιμς Κούκ, ἀλλὰ οἱ ἀνθρώπινες γνώσεις σχετικὰ μὲ τὸν θαλάσσιο βυθὸ θὰ παρέμεναν πενιχρὲς μέχρι τὰ μέσα τοῦ 20οῦ αἰώνα. Τὰ κύρια περιγράμματα τῶν ἠπείρων καὶ τῶν περισσότερων νησιῶν ἦταν γνωστὰ — ὄχι ὅμως μὲ μεγάλη ἀκρίβεια, ἂν κρίνουμε μὲ σύγχρονα μέτρα. Τὸ μέγεθος καὶ τὸ ὕψος τῶν ὄροσειρῶν τῆς Εὐρώπης ἦταν γνωστὰ λίγο πολὺ, τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς ἐλάχιστα, τῆς Ἀσίας σχεδὸν καθόλου, ἐνῶ τῆς Ἀφρικῆς (μὲ ἐξάιρεση τὸν Ἄτλαντα) ἦταν κατ’ οὐσίαν ἐντελῶς ἄγνωστα. Μὲ ἐξάιρεση τὴν Κίνα καὶ τὴν Ἰνδία ὁ ροῦς τῶν μεγάλων ποταμῶν τῆς γῆς ἀποτελοῦσε μυστήριον γιὰ ὅλους ἐκτὸς ἀπὸ λι-

γοστούς παράτολμους κυνηγούς άγριων ζώων, έμπόρους και έξερευνητές, που ίσως γνώριζαν τὰ ποτάμια τῆς περιοχῆς τους. Πέρα από μερικές περιοχές, που σὲ όρισμένες ἠπείρους δὲν ξεπερνοῦσαν σὲ πλάτος λίγα χιλιόμετρα ἀπὸ τὶς άκτές, τὸ χάρτη τοῦ κόσμου τὸν κάλυπταν λευκὲς ἐπιφάνειες μὲ σημειωμένες πάνω τους τὶς διαδρομὲς τῶν ἐμπόρων ἢ τῶν έξερευνητῶν. Καὶ ἂν δὲν ὑπῆρχαν τὰ πρόχειρα στοιχεῖα που συγκέντρωναν ἀπὸ δεύτερο καὶ τρίτο χέρι περιηγητὲς ἢ κρατικοὶ ὑπάλληλοι διορισμένοι σὲ ἀπομακρυσμένα σημεία, αὐτὲς οἱ λευκὲς ἐπιφάνειες θὰ ἦταν ἀκόμη μεγαλύτερες.

”Όχι μόνο ὁ (γνωστὸς κόσμος) ἀλλὰ καὶ ὁ πραγματικὸς κόσμος ἦταν μικρότερος, τουλάχιστον ὡς πρὸς τὸν πληθυσμό. Ἐφόσον οὐσιαστικὰ δὲν ὑπάρχουν ἀπογραφές, ὅλοι οἱ δημογραφικοὶ ὑπολογισμοὶ παραμένουν ἀπλὲς εἰκασίες. Δὲν χωρεῖ πάντως ἀμφιβολία ὅτι ὁ πληθυσμὸς τῆς γῆς ἦταν τότε πολὺ μικρότερος ἀπὸ τὸν σημερινό, ἴσως μόλις ξεπερνοῦσε τὸ ἓνα τρίτο. Ἄν οἱ ἐπικρατέστερες εἰκασίες δὲν ἀπέχουν πολὺ ἀπὸ τὴν πραγματικότητα, τότε στὴν Ἀσία καὶ τὴν Ἀφρικὴ ἀναλογοῦσε κάπως μεγαλύτερο ποσοστὸ τοῦ παγκόσμιου πληθυσμοῦ ἀπ’ ὅ,τι σήμερα, στὴν Εὐρώπη (μὲ περίπου 187 ἑκατομμύρια κατοίκους τὸ 1800, ἔναντι περίπου 600 σήμερα) κάπως μικρότερο, ἐνῶ στὴν Ἀμερικὴ προφανῶς πολὺ μικρότερο. Χονδρικὰ τὸ 1800 δύο στοὺς τρεῖς ἀνθρώπους προέρχονταν ἀπὸ τὴν Ἀσία, ἓνας στοὺς πέντε ἀπὸ τὴν Εὐρώπη, ἓνας στοὺς δέκα ἀπὸ τὴν Ἀφρικὴ, ἓνας στοὺς τριάντα τρεῖς ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴ ἢ τὴν Ὠκεανία. Εἶναι φανερό ὅτι αὐτὸς ὁ πολὺ μικρότερος πληθυσμὸς ἦταν καὶ πολὺ ἀραιότερα διασκορπισμένος στὴν ὑδρόγειο, ἐκτὸς ἴσως ἀπὸ μεμονωμένες νησίδες ἐντατικῆς καλλιέργειας ἢ ὑψηλῆς ἀστικῆς συγκέντρωσης, ὅπως ὀρισμένες περιοχὲς τῆς Κίνας, τῆς Ἰνδίας καὶ τῆς Δυτικῆς ἢ Κεντρικῆς Εὐρώπης, ὅπου ἴσως ὑπῆρχε πυκνότητα πληθυσμοῦ ἀνάλογη μὲ τῶν Νεότερων Χρόνων. Δὲν ἦταν ὅμως μόνο ὁ πληθυσμὸς μικρότερος· καὶ ἡ ἔκταση τῶν κατοικημένων περιοχῶν ἦταν πιὸ περιορισμένη. Οἱ κλιματικὲς συνθῆκες — πιθανότατα κάπως πιὸ ψυχρὲς καὶ ὑγρὲς ἀπὸ τὶς σημερινές, ἂν καὶ ὄχι τόσο ὅσο στὴ χειρότερη περίοδο τῆς Μικρῆς Ἐποχῆς τῶν Παγετῶνων (περ. 1300–1700)— περιόριζαν τὴν ἐγκατάσταση πληθυσμῶν στὴν ἀρκτικὴ ζώνη. Ἐπιδημίες σὰν τὴν ἐλονοσία ἐπίσης παρεμπόδιζαν τὸν ἐποικισμὸ πολλῶν περιοχῶν, ὅπως ἡ Νότια Ἰταλία, ὅπου τὰ παράκτια πεδινά, γιὰ πολὺν καιρὸ σχεδὸν ἔρημα, ἐποικίστηκαν βαθμιαία κατὰ

τῆ διάρκεια τοῦ 19ου αἰώνα. Πρωτόγονες μορφές οἰκονομίας, κυρίως τὸ κυνήγι καὶ (στὴν Εὐρώπῃ) ἡ ἐποχικὴ μετακίνηση τῶν κοπαδιῶν, ποὺ ἐξαιτίας τῆς ἔμενε μεγάλο μέρος τῆς γῆς ἀνεκμετάλλευτο, ἀπέκλειαν τὴν ἀνάπτυξη μεγάλων οἰκισμῶν σὲ ὀλόκληρες περιφέρειες, ὅπως π.χ. στὰ πεδινὰ τῆς Ἀπουλίας. Γνώριμες εἰκόνες τέτοιων τοπίων εἶναι οἱ γκραβοῦρες τῶν περιηγητῶν τῶν ἀρχῶν τοῦ 19ου αἰώνα γιὰ τὴν ὕπαιθρο τῆς Ρώμης: ἓνας τόπος ἐλώδης καὶ ἔρημος, μὲ κάτι ἐρείπια, λίγα κοπάδια καὶ τὸν ἀξιοπεριεργό γραφικὸ ληστή. Καὶ βέβαια μεγάλες ἐκτάσεις γῆς ποὺ καλλιεργήθηκαν ἀργότερα ἐξακολουθοῦσαν νὰ εἶναι, ἀκόμα καὶ στὴν Εὐρώπῃ, χερσότοποι, βάλτοι, ἄγρια βοσκοτόπια ἢ δάση.

Ἡ ἀνθρωπότητα ὅμως ἦταν μικρότερη καὶ ἀπὸ μιὰ τρίτῃ ἄποψη: οἱ Εὐρωπαῖοι ἦταν κατὰ κανόνα αἰσθητὰ πιὸ κοντοὶ καὶ πιὸ ἐλαφροὶ ἀπ' ὅ,τι σήμερα. Ἡ γενίκευση αὐτῆ βασιίζεται σὲ πληθώρα στατιστικῶν στοιχείων, ἀλλὰ ἄς ἀρκεστοῦμε σὲ ἓνα μόνο παράδειγμα: στὰ 1792–99 σὲ μιὰ περιφέρεια τῶν ἀκτῶν τῆς Λιγυρίας 72% τῶν νεοσυλλέκτων εἶχαν ὕψος μικρότερο ἀπὸ ἐνάμισι μέτρο.² Αὐτὸ δὲν σημαίνει ὅτι οἱ ἄνθρωποι πρὸς τὰ τέλη τοῦ 18ου αἰώνα ἦταν πιὸ ἀσθενικοὶ ἀπὸ μᾶς. Οἱ λιπόσαρκοι, κοντοὶ καὶ ἀγύμναστοι στρατιῶτες τῆς Γαλλικῆς Ἐπανάστασης εἶχαν τέτοια φυσικὴ ἀντοχὴ ὥστε σήμερα θὰ τοὺς συναγωνίζονταν μόνο οἱ μικρόσωμοι ἀντάρτες στὰ βουνὰ τῶν ἀποικιῶν. Συνεχῆς πορεία μιᾶς ἑβδομάδας μὲ πλήρη ἐξάρτυση καὶ μὲ ρυθμὸ περίπου 50 χιλιόμετρα τὴν ἡμέρα ἦταν κάτι τὸ συνηθισμένο. Μολταταῦτα, μὲ τὰ δικὰ μας μέτρα, ἡ φυσικὴ διάπλαση τῶν ἀνθρώπων ἦταν τότε πολὺ κακὴ. Αὐτὸ φαίνεται καὶ ἀπὸ τὴν ἐξαιρετικὴ ἀξία ποὺ ἀπέδιδαν οἱ βασιλεῖς καὶ οἱ στρατηγοὶ στοὺς «ψηλοὺς ἄντρες», οἱ ὁποῖοι συγκροτοῦσαν τὶς ἐπιλεκτὲς ὀμάδες φρουρῶν, θωρακοφόρων κτλ.

Ὡστόσο, ἂν καὶ ὁ κόσμος ἦταν ἀπὸ πολλὰς ἀπόψεις μικρότερος, ἡ δυσχέρεια καὶ ἡ ἀβεβαιότητα τῶν ἐπικοινωνιῶν καὶ τῶν συγκοινωνιῶν τὸν ἔκαναν στὴν πράξη πολὺ μεγαλύτερο ἀπ' ὅ,τι σήμερα. Δὲν θέλω νὰ μεγαλοποιήσω ἐδῶ τὰ προβλήματα. Μὲ τὰ μέτρα τοῦ Μεσαίωνα ἢ τοῦ 16ου αἰώνα ὁ ὕστερος 18ος αἰώνας ἦταν ἐποχὴ ἀφθονων καὶ γρήγορων μέσων ἐπικοινωνίας καὶ συγκοινωνίας· ἀκόμα καὶ πρὶν ἀπὸ τὴν ἐπανάσταση τῶν σιδηροδρόμων εἶχαν βελτιωθεῖ καταπληκτικὰ οἱ δρόμοι, τὰ ἵππῆλατα ὀχήματα καὶ οἱ ταχυδρομικὲς ὑπηρεσίες. Ἀνάμεσα στὴ δεκαετία τοῦ 1760 καὶ τὸ τέλος τοῦ αἰώνα ἡ διάρκεια τοῦ ταξιδιοῦ ἀπὸ

τὸ Λονδίνο στὴ Γλασκώβη μειώθηκε ἀπὸ δέκα μὲ δώδεκα ἡμέρες σὲ ἑξήντα δύο ὥρες. Τὸ σύστημα τῶν ταχυδρομικῶν ἀμαξῶν, ποὺ δημιουργήθηκε στὸ δεύτερο μιστὸ τοῦ 18ου αἰώνα καὶ ἐξαπλώθηκε εὐρύτατα ἀνάμεσα στὸ τέλος τῶν ναπολεόντειων πολέμων καὶ τὴν ἐμφάνιση τοῦ σιδηροδρόμου, δὲν πρόσφερε μόνον σχετικὰ γρήγορη ἐπικοινωνία (τὸ ταχυδρομεῖο ἀπὸ τὸ Παρίσι στὸ Στρασβοῦργο ἔφτανε σὲ τριάντα ἕξι ὥρες τὸ 1833) ἀλλὰ καὶ τακτικὰ δρομολόγια. Οἱ χερσαῖες μεταφορὲς ὅμως γιὰ τοὺς ἐπιβάτες ἦταν ὑποτυπώδεις, ἐνῶ γιὰ τὰ ἐμπορεύματα ἀργές καὶ ἀπαγορευτικὰ πολυδάπανες. Οἱ ἔμποροι πάντως καὶ οἱ κυβερνητικοὶ ὑπάλληλοι δὲν ἦταν καθόλου ἀποκομμένοι μεταξὺ τους: ὑπολογίζεται ὅτι ἀπὸ τὰ βρετανικὰ ταχυδρομεῖα πέρασαν εἴκοσι ἑκατομμύρια ἐπιστολὲς ὅταν ξέσπασαν οἱ πόλεμοι μὲ τὸν Βοναπάρτη (πρὸς τὰ τέλη τῆς ἐποχῆς ποὺ μελετοῦμε ὁ ἀριθμὸς δεκαπλασιάστηκε). Ὡστόσο γιὰ τὴν πλειονότητα τῶν κατοίκων τῆς γῆς τὰ γράμματα ἦταν ἀχρηστά, ἀφοῦ ἐλάχιστοι ἤξεραν νὰ διαβάζουν. Ὅσο γιὰ τὰ ταξίδια, ἂν ἐξαιρέσουμε ἴσως τὶς μετακινήσεις ἀπὸ καὶ πρὸς τὶς ἀγορές, ἦταν κάτι ἐντελῶς ἀσυνήθιστο. Διὰ ξηρᾶς ἄνθρωποι καὶ ἐμπορεύματα μετακινούνταν κατὰ κανόνα πεζῆ ἢ μὲ ἀργοκίνητα κάρρα, ποὺ ἀκόμη καὶ κατὰ τὶς ἀρχὲς τοῦ 19ου αἰώνα μετέφεραν τὰ πέντε ἕκτα τῶν γαλλικῶν ἐμπορευμάτων μὲ ταχύτητα μικρότερη ἀπὸ 30 χιλιόμετρα τὴν ἡμέρα. Ἀγγελιοφόροι διέσχιζαν ταχύτατα μεγάλες ἀποστάσεις μεταφέροντας μηνύματα. Ἀμαξάδες ὀδηγοῦσαν ταχυδρομικὲς ἀμαξες μὲ καμιὰ δεκαριά ἐπιβάτες ἢ καθεμιὰ τραντάζοντάς τους σύγκορμους ἢ, ἂν τυχὸν ἦταν ἐφοδιασμένες μὲ τὴ νέα δερμάτινη ἀνάρτηση, προκαλώντας τοὺς φοβερὴ ναυτία. Εὐγενεῖς ἔτρεχαν μὲ τὶς ἰδιωτικὲς τοὺς ἀμαξες. Ἀλλὰ στὰ περισσότερα μέρη τοῦ κόσμου οἱ χερσαῖες μεταφορὲς γίνονταν μὲ τὴν ταχύτητα τοῦ καροτσέρη ποὺ βιάδιζε πλάι στὸ ἄλογο ἢ τὸ μουλᾶρι του.

Ὑπὸ τὶς συνθῆκες αὐτὲς οἱ θαλάσσιες μεταφορὲς δὲν ἦταν μόνον εὐκολότερες καὶ φτηνότερες ἀλλὰ συχνὰ καὶ ταχύτερες (ἂν ἐξαιρέσει κανεὶς τὰ καπρίτσια τοῦ ἀνέμου ἢ τοῦ καιροῦ). Ὅταν περιηγήθηκε τὴν Ἰταλία, ὁ Γκαϊτε χρειάστηκε τέσσερις ἡμέρες γιὰ νὰ πλεύσει ἀπὸ τὴ Νεάπολη στὴ Σικελία καὶ τρεῖς γιὰ νὰ ἐπιστρέψει. Δὲν τολμοῦμε νὰ ἀναλογιστοῦμε πόσο χρόνο θὰ χρειαζόταν γιὰ τὸ ἴδιο ταξίδι διὰ ξηρᾶς μὲ στοιχειώδη ἄνεση. Πρόσβαση σὲ λιμάνι σήμαινε πρόσβαση στὸν κόσμον. Στὴν πράξη τὸ Λονδίνο ἦταν πιὸ κοντὰ στὸ Πλύμουθ ἢ τὸ Λήθ

παρά στα χωριά τῆς περιφέρειας Μπρέκλαντ στο Νόρφοκ. Εὐκολότερα ἔφτανε κανεὶς στὴ Σεβίλλη ἀπὸ τὴ Βερακρούς παρά ἀπὸ τὴ Βαγιαδολίδη, ὅπως καὶ στὸ Ἄμβουργο ἀπὸ τὴν Μπαΐα παρά ἀπὸ τὴν ἐνδοχώρα τῆς Πομερανίας. Τὸ κύριο μειονέκτημα τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν ἦταν τὰ πάρα πολὺ ἀραιὰ δρομολόγια. Ἀκόμη καὶ τὸ 1820 τὸ ταχυδρομεῖο ἀπὸ Λονδίνο γιὰ Ἄμβουργο καὶ Ὀλλανδία μεταφερόταν μόνο δύο φορές τὴν ἐβδομάδα, γιὰ Σουηδία καὶ Πορτογαλία μία φορά, ἐνῶ γιὰ τὴ Βόρεια Ἀμερικὴ μία φορά τὸ μήνα. Δὲν χωρεῖ πάντως ἀμφιβολία ὅτι ἡ Βοστώνη καὶ ἡ Νέα Ὦρκη ἦταν σὲ στενότερη ἐπαφή μὲ τὸ Παρίσι ἀπ' ὅ,τι π.χ. ἡ περιοχή Μαραμοῦρες τῶν Καρπαθίων μὲ τὴ Βουδαπέστη. Καὶ ὅπως ἦταν εὐκολότερο νὰ μεταφερθοῦν μεγάλες ποσότητες ἐμπορευμάτων καὶ μεγάλος ἀριθμὸς ἐπιβατῶν σὲ τεράστιες ἀποστάσεις — ἦταν π.χ. εὐκολότερο νὰ σαλπάρουν 44.000 ἄτομα γιὰ τὴν Ἀμερικὴ ἀπὸ βορειοϊρλανδικὰ λιμάνια σὲ πέντε χρόνια (1769–74) παρά νὰ μετοικήσουν 5.000 στὸ Νταντὴ σὲ διάστημα τριῶν γενεῶν—, ἦταν ἐπίσης εὐκολότερο νὰ συνδεθοῦν μεταξύ τους ἀπομακρυσμένες πρωτεύουσες παρά ἡ πόλις μὲ τὴν ὕπαιθρο. Ἡ εἶδηση γιὰ τὴν πτώση τῆς Βαστίλλης ἔφτασε στὴ Μαδρίτη σὲ δεκατρεῖς ἡμέρες, ἐνῶ στὴν Περὸν, μόλις 133 χιλιόμετρα ἀπὸ τὴ γαλλικὴ πρωτεύουσα, «τὰ νέα ἀπὸ τὸ Παρίσι» δὲν ἔφτασαν παρά τὴν εἰκοστὴ ὄγδοη μέρα.

Ὁ κόσμος τοῦ 1789 ἦταν λοιπὸν ἀνυπολόγιστα μεγάλος γιὰ τοὺς περισσότερους κατοίκους του. Ἄν δὲν τοὺς λάχαινε κανένα φριχτὸ κακό, ὅπως ἡ ἐπιστράτευση, οἱ πιὸ πολλοὶ ζοῦσαν καὶ πέθαιναν στὴν ὕπαιθρο, συχνὰ μάλιστα στὴν ἴδια κοινότητα ὅπου εἶχαν γεννηθεῖ: ἀκόμη καὶ τὸ 1861 στοὺς ἐβδομήντα ἀπὸ τοὺς ἐνενήντα νομοὺς τῆς Γαλλίας περισσότεροι ἀπὸ ἐννέα στοὺς δέκα κατοίκους παρέμεναν στὸ νομὸ ὅπου γεννήθηκαν. Ὁ ὑπόλοιπος κόσμος ἦταν ὑπόθεση τῶν κυβερνητικῶν ἀξιωματῶν καὶ ἀνῆκε στὴ σφαῖρα τῆς φημολογίας. Δὲν ὑπῆρχαν ἐφημερίδες, ἂν ἐξαιρέσει κανεὶς ἐλάχιστες γιὰ τὶς μεσαῖες καὶ ἀνώτερες τάξεις (5.000 φύλλα ἦταν ἡ συνήθης κυκλοφορία μιᾶς γαλλικῆς ἐφημερίδας ἀκόμα καὶ τὸ 1814) — ἄλλωστε πολὺ λίγοι ἤξεραν νὰ διαβάσουν. Τὰ νέα διαδίδονταν συνήθως ἀπὸ τοὺς ταξιδιωτὲς καὶ τὸ μετακινούμενο τμῆμα τοῦ πληθυσμοῦ (ἐμπόρους καὶ γυρολόγους, πλανόδιους τεχνίτες καὶ ἐποχικοὺς ἐργάτες), τὴν πανσπερμία τῶν περιπλανώμενων καὶ τῶν ἀνέστιων: ἀπὸ μοναχοὺς ἢ προσκυνητὲς μέχρι λαθρεμπόρους, ληστὲς καὶ πανηγυριῶτες· καὶ φυσικὰ ἀπὸ τοὺς στρα-

τιώτες, πού είτε επέπιπταν στὸν πληθυσμὸ σὲ καιρὸ πολέμου είτε τὸν φρουροῦσαν σὲ καιρὸ εἰρήνης. Τὰ νέα ἀσφαλῶς ἔφταναν καὶ ἀπὸ τοὺς ἐπίσημους διαύλους, τὴν Πολιτεία καὶ τὴν Ἐκκλησία. Ἀλλὰ ἀκόμη καὶ ἀνάμεσα στοὺς κατὰ τόπους ἐκπροσώπους κρατικῶν ἢ θρησκευτικῶν φορέων οἱ περισσότεροι εἴτε ἦταν ντόπιοι εἴτε εἶχαν ἐγκατασταθεῖ μὲ τὴν προοπτικὴ νὰ προσφέρουν τὶς ὑπηρεσίες τους ἐκεῖ γιὰ τὴν ὑπόλοιπὴ ζωὴ τους. Ἐξω ἀπὸ τὶς ἀποικίες μόλις πού ἄρχιζε νὰ κάνει τὴν ἐμφάνισή του ὁ τύπος τοῦ ὑπαλλήλου τὸν ὁποῖο διορίζε ἢ κεντρικὴ κυβερνήση σὲ διάφορες ἐπαρχιακὲς θέσεις. Ἀπὸ ὅλους τοὺς κατώτερους δημόσιους λειτουργοὺς μόνο ὁ ἀξιωματικὸς τοῦ στρατοῦ εἶχε κατὰ κανόνα νὰ περιμένει συνεχεῖς μετακινήσεις στὴ ζωὴ του, μὲ μόνη παρηγοριὰ τὶς ποικιλίες τοῦ κρασιοῦ, τὶς γυναῖκες καὶ τὰ ἄλογα τῆς χώρας του.

II

Ὁ κόσμος τοῦ 1789 ἦταν κατεξοχὴν ἀγροτικὸς, καὶ ὅποιος δὲν ἔχει χωνέψει τὸ θεμελιῶδες αὐτὸ γεγονὸς δὲν μπορεῖ νὰ τὸν κατανοήσει. Σὲ χῶρες ὅπως ἡ Ρωσία, ἡ Σκανδιναβία ἢ τὰ Βαλκάνια, ὅπου ἡ πόλη δὲν εἶχε ποτὲ ιδιαίτερη ἀνθηση, ὁ πληθυσμὸς ἦταν ἀγροτικὸς κατὰ 90–97%. Ἀκόμη καὶ σὲ περιοχὲς μὲ ἰσχυρὴ, ἀν καὶ φθίνουσα, ἀστικὴ παράδοση τὸ ἀγροτικὸ ἢ γεωργικὸ ποσοστὸ ἦταν ἐξαιρετικὰ ὑψηλό: σύμφωνα μὲ τὰ διαθέσιμα στοιχεῖα, 85% στὴ Λομβαρδία, 72–80% στὴ Βενετία, πάνω ἀπὸ 90% στὴν Καλαβρία καὶ τὴ Λουκανία.³ Ἐξω μάλιστα ἀπὸ ἐλάχιστες ἀκμάζουσες βιομηχανικὲς ἢ ἐμπορικὲς περιοχὲς θὰ δυσκολευόμασταν πολὺ νὰ βροῦμε ἔστω κι ἓνα ὑπολογίσιμης ἔκτασης εὐρωπαϊκὸ κράτος ὅπου δὲν θὰ ζοῦσαν στὴν ὑπαιθρο τουλάχιστον οἱ τέσσερις στοὺς πέντε κατοίκους. Ἀκόμη καὶ στὴν Ἀγγλία ὁ ἀστικὸς πληθυσμὸς ξεπέρασε τὸν ἀγροτικὸ γιὰ πρώτη φορὰ μόλις τὸ 1851.

Βέβαια ἡ ἔννοια τῆς λέξης ἀστικὸς εἶναι ἀσαφής. Περιλαμβάνει τὶς δύο εὐρωπαϊκὲς πόλεις πού τὸ 1789 θὰ μπορούσαν νὰ θεωρηθοῦν πραγματικὰ μεγάλες μὲ τὰ δικά μας μέτρα, τὸ Λονδίνο (μὲ ἓνα ἑκατομμύριο κατοίκους) καὶ τὸ Παρίσι (μὲ 500.000 περίπου), καθὼς καὶ λιγιστὲς ἄλλες μὲ πληθυσμὸ 100.000 καὶ πάνω: δύο στὴ Γαλλία, δύο στὴ Γερμανία, κάπου τέσσερις στὴν Ἰσπανία, τὸ πολὺ πέντε στὴν Ἰταλία (ἡ Μεσόγειος ἦταν κατὰ παράδοση τὸ λίκνο τῶν πόλεων), δύο στὴ Ρωσία