



**Guerras Capitais – um estudo sobre as
transformações na competição econômica e
na rivalidade política internacional: a
Hegemonia da Grã-Bretanha, os Estados
Unidos e a Alemanha de 1803 a 1914**

THOMAS VICTOR CONTI

**Campinas
2015**



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE ECONOMIA**

THOMAS VICTOR CONTI

**Guerras Capitais – um estudo sobre as transformações na
competição econômica e na rivalidade política internacional:
a hegemonia da Grã-Bretanha, os Estados Unidos e a
Alemanha de 1803 a 1914**

Prof. Dr. Eduardo Barros Mariutti – orientador

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Econômico, área de concentração: História Econômica.

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL
DA DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELO ALUNO
THOMAS VICTOR CONTI E ORIENTADO PELO PROF.
DR. EDUARDO BARROS MARIUTTI.

Orientador

**CAMPINAS
2015**

Ficha catalográfica
 Universidade Estadual de Campinas
 Biblioteca do Instituto de Economia
 Mirian Clavico Alves - CRB 8/8708

C767g Conti, Thomas Victor, 1990-
 Guerras Capitais - um estudo sobre as transformações na competição econômica e na rivalidade política internacional : a Hegemonia da Grã-Bretanha, os Estados Unidos e a Alemanha de 1803 a 1914 / Thomas Victor Conti. – Campinas, SP : [s.n.], 2015.
 266 f.

Orientador: Eduardo Barros Mariutti.

Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia.

1. Imperialismo. 2. Economia política. 3. Política internacional. 4. Relações econômicas internacionais. 5. Guerra. I. Mariutti, Eduardo Barros, 1974-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: Capital Wars - a study on the transformations in economic competition and international political rivalry: Great Britain Hegemony, the United States and Germany from 1803 to 1914

Palavras-chave em inglês:

Imperialism

Political economy

World politics

International economic relations

War

Área de concentração: História Econômica

Titulação: Mestre em Desenvolvimento Econômico

Banca examinadora:

Eduardo Barros Mariutti [Orientador]

Lígia Maria Osório Silva

Maurício Chalfin Coutinho

Daniel Augusto Feldmann

Data de defesa: 25-02-2015

Programa de Pós-Graduação: Desenvolvimento Econômico



DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

THOMAS VICTOR CONTI

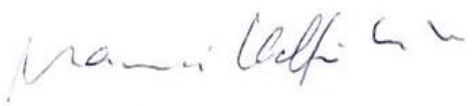
Guerras Capitais – um estudo sobre as transformações na competição econômica e na rivalidade política internacional: a hegemonia da Grã-Bretanha, os Estados Unidos e a Alemanha de 1803 a 1914

Defendida em 25/02/2015

COMISSÃO JULGADORA



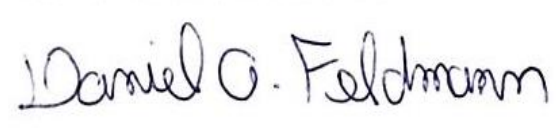
Prof. Dr. EDUARDO BARROS MARIUTTI
Instituto de Economia / UNICAMP



Prof. Dr. MAURICIO CHALFIN COUTINHO
Instituto de Economia / UNICAMP



Profª. Drª. LÍGIA MARIA OSÓRIO SILVA
Instituto de Economia / UNICAMP



Prof. Dr. DANIEL AUGUSTO FELDMANN
UNIFESP

Agradecimentos

Este trabalho teria sido inteiramente impossível sem a orientação paciente e cuidadosa que o professor Eduardo Mariutti dedicou desde 2010 quando os primeiros passos dessa pesquisa foram iniciados. O conselho para que mantivesse desde a graduação minha pesquisa focada no século XIX provou-se o melhor direcionamento que poderia ter recebido. Hoje, posso afirmar com segurança que quaisquer méritos que o resultado final desse esforço de pesquisa possa carregar são todos eles tributários ao grande apoio e a liberdade acadêmica de longo prazo que pude receber sob sua orientação. Os exemplos de erudição, honestidade intelectual e honestidade acadêmica também foram marcantes para a minha formação e espero que tenha conseguido transpô-los de alguma forma para este trabalho.

Queria agradecer minha família por ter me apoiado ao longo desses anos, por mais que a correria do mestrado tenha me feito mais ausente do que seria do nosso agrado. O amor incondicional que me passaram foi um chão firme para essa longa caminhada.

À minha noiva Jéssica, agradeço pelo apoio nas horas mais difíceis da execução da pesquisa e pelas muitas conversas instigantes que abriram diversas portas ao longo dos anos.

Aos meus amigos e colegas agradeço pela companhia inestimável e pelas conversas deliciosas que sem dúvida colaboraram para que meu interesse nessa pesquisa fosse sempre renovado. Tenho uma dívida especialmente grande com todos que participaram do Grupo de Estudos sobre Nacionalismo, Ideologia e Imperialismo (GENII) do Instituto de Economia da Unicamp, outro espaço sem o qual não teria fôlego para fazer um terço do que consta aqui. Gostaria de agradecer nominalmente os amigos Bruno Alves, Carlos Iramina e Lucas Corazza pelas discussões que tivemos, pela paciência e pelo interesse de ouvir e ajudar.

Agradeço também aos professores(as) da Unicamp que tive a oportunidade de aprender durante o curso de graduação e de mestrado. Em especial, agradeço à Lígia Maria Osório da Silva, Maurício Chalfin Coutinho e Daniel Augusto Feldmann pelas diversas críticas construtivas, comentários e contribuições durante a defesa desta dissertação.

Agradeço à organização Adam Matthew por ter ajudado essa pesquisa concedendo um mês de acesso ao seu acervo de documentos e imagens inéditas digitalizadas sobre o Império Britânico. Se por falta de tempo acabei não utilizando todos que selecionei, as intuições provocadas pelas fontes primárias influenciaram muito não apenas o resultado final do trabalho, como por despertar em mim uma paixão pela busca de novos documentos.

“A economia é uma arma *branca*.”¹

¹ Citação própria. Cf. Subtópico 3.2.3 deste trabalho.

Resumo

CONTI, T. V. Guerras Capitais – um estudo sobre as transformações na competição econômica e na rivalidade política internacional: a Hegemonia da Grã-Bretanha, os Estados Unidos e a Alemanha de 1803 a 1914. Campinas: IE/UNICAMP, 2015 (Dissertação de Mestrado).

O tema desta pesquisa é uma análise mais profunda das conexões entre as estruturas econômicas da organização produtiva e suas contrapartidas no jogo político dos Estados modernos tal como se processaram no Longo Século XIX, com o objetivo de avançar na compreensão do fenômeno do imperialismo moderno. Partimos da discussão sobre os fundamentos da Hegemonia Britânica, argumentando como desde o seu início ela era baseada em sua preponderância no comércio internacional, o que atrelou seu posterior desenvolvimento econômico industrial às questões do setor de serviços, dos transportes e do poder naval. Contudo, ao dar vazão ao investimento ferroviário, a industrialização possibilitou a expansão por terra do espaço econômico a partir do qual novas indústrias poderiam surgir. Países como os Estados Unidos e a Alemanha tomariam as conexões ferroviárias como ponto de partida para articular economias nacionais em escalas maiores de produção, distribuição, capacidades organizacionais e científicas. Essa é a base econômica sobre a qual uma nova rivalidade política, fundada na simbiose entre o capital nacional e o Estado e crescentemente apoiada no nacionalismo, passaria a se expandir no final do século conforme inovações militares diminuía as possibilidades de resistência. A concorrência entre capitais nacionais colocou em marcha um expansionismo político que dividiu o mundo em áreas de influência crescentemente hostis que, ao assumir uma forma bipolar, resultou na Grande Guerra.

Palavras-chave: Imperialismo, Economia política, Política internacional, Relações econômicas internacionais, Guerra

Abstract

CONTI, T. V. *Capital Wars – a study on the transformations in economic competition and international political rivalry: Great Britain Hegemony, the United States and Germany from 1803 to 1914*. Campinas: IE/UNICAMP, 2015.

The theme of this research is a deeper analysis of the connections between economic structures of productive organization and its counterparts in the political game of modern states as they developed in the Long Nineteenth Century, with the goal of advancing in the understanding of modern imperialism. Our discussion begins with the bases of Great-Britain Hegemony, where we argue how since its beginning it was based on its primacy in international commerce, which embedded its later economic-industrial development to the questions of the service sector, transportation and maritime power. However, by harnessing the railway investment, industrialization allowed a landed expansion of the economic space where new industries could emerge. Countries like the United States and Germany would take railways as a starting point to articulate national economies in larger scales of production, distribution and organization. There lies the economic root upon which a new political rivalry, based on the symbiosis between national capital and the state and supported by nationalism, would begin to expand by the end of the century as new military innovations diminished resistance possibilities. Competition between national capitals put forth a political expansionism that divided the world in areas of influence growingly hostile that, once in a bipolar form, resulted in the Great War.

Keywords: Imperialism, Political economy, World politics, International economic relations, War

SUMÁRIO

Agradecimentos	vii
Resumo	xi
Lista de Tabelas	xvii
Lista de Figuras	xvii
Prefácio	xviii
Introdução	1
Capítulo 1 – Comércio e Guerra (1803-1820)	11
1.1 – Um mundo agrícola da perspectiva de um mercador	13
1.2 – A Ascensão Britânica	35
1.2.1. As terras distantes e o controle pelo espaço marítimo	37
1.2.2. A indústria nascente em seu contexto histórico	51
Capítulo 2 – Indústria e Comércio (1815-1873)	67
2.1 Ferrovias e Indústrias: a possibilidade de economias nacionais	75
2.1.1. Ferrovias, sua dinâmica concorrencial e outros conflitos	77
2.1.2. Expansões territoriais e o tenso caminho da unificação	84
2.1.3. Fagulhas de mudança na dinâmica industrial	90
2.1.4. A gênese de um <i>mundo</i> urbano	97
2.2 Ordem liberal e Hegemonia Britânica	107
2.2.1. Liberalismo em casa própria: reformas e limites	112
2.2.2. Liberalismo em casa alheia: os dilemas britânicos na China	125
2.3 As fronteiras em expansão das economias nacionais	137
2.3.1. Estados Unidos	138
2.3.2. Alemanha	151
Capítulo 3 – Indústria e Guerra (1861-1914)	161
3.1. O reinventar da violência organizada (1861-1871)	167
3.2. Guerras Capitais	181
3.2.1. A radicalização da concorrência: a conquista econômica	184
3.2.2. Nacionalismo: a conquista das identidades	191
3.2.3. Imperialismo: a conquista do mundo	198
3.3. Um incontrollável sistema de controle	208
Conclusão	223
Anexos	226
Bibliografia	236

Lista de Tabelas

Tabela 1. Interesses envolvidos nos projetos ferroviários.....	80
--	----

Lista de Figuras

Figura 1 – Esboço conceitual de relações que conformariam uma “totalidade”	4
Figura 2 – Mapa dos territórios adquiridos na compra da Louisiana	16
Figura 3 - Balança Comercial e de Serviços Britânica de 1710 a 1830, em milhões de libras correntes.....	61
Figura 4 - Balança Comercial e de Serviços Britânica de 1830 a 1900, em milhões de libras correntes.....	121
Figura 5 – “The Dream of the Army Contractor.”	179
Figura 6 - Mapa Comercial da África. Imagem retirada de “Comparative value of African lands (1891)”	202
Figura 7 - Mapa francês das possessões europeias na África em 1898.....	204
Figura 8 - Os blocos de aliança na Europa- 1887-1907.	221
Figura 9 – Índice de preços, retorno sobre títulos públicos e gastos militares no Reino Unido de 1729 a 1931.	232
Figura 10 – Ferrovias envolvidas na Guerra dos Bôeres (1899-1902).....	233
Figura 11 – Ferrovias envolvidas na Guerra Russo-Japonesa (1904-1905).....	234
Figura 12 – Ferrovias envolvida na retomada do Sudão pelos Britânicos (1885).....	235

Prefácio

A ideia de pesquisar o século XIX surgiu em 2010 enquanto ainda estava no segundo ano da graduação em economia, quando tive contato nas aulas do professor Mariutti onde foi apresentado o debate proposto pelo professor Carlos Alonso de Oliveira em seu livro *Processo de industrialização: do capitalismo originário ao atrasado*, onde o autor explora a “industrialização originária” britânica e as “industrializações atrasadas” de outros países como França, Estados Unidos, Alemanha, Rússia, Itália e Japão. O primeiro esforço da iniciação científica era um conjunto de reflexões principalmente teóricas acerca da natureza do imperialismo nesse período tradicionalmente interpretado como caracterizado pela passagem do capitalismo concorrencial para o capitalismo monopolista. Entretanto, dificuldades para *enxergar* quais eram as forças em movimento à altura de 1870 conduziram a uma série de leituras tanto teóricas quanto históricas sobre o fim do século XVIII e a primeira metade do século XIX, que acabaram por questionar algumas ideias e afirmações antigas. Ao final de 2012 quando concluía outro projeto de pesquisa sobre o tema junto à Fapesp, ainda não estava claro qual o real significado das divergências que apareciam, embora já fossem suficientes para gerar a incômoda sensação de que enquanto diversos debates sobre a história econômica britânica avançaram muito nos últimos 20 anos, alguns pontos-comuns da interpretação que fazemos no Brasil sobre o Império Britânico e o movimento da industrialização nos países centrais parecia alheio à necessidade de atualização.

Embora principalmente ao longo do mestrado a pesquisa tenha deixado de ser um trabalho principalmente teórico para arriscar um balanço mais equilibrado entre teoria e história com ênfase para elementos da narrativa ao invés dos debates historiográficos, as origens teóricas da reflexão inicial não foram apagadas. Não resisti à tentação de apontar alguns conflitos que a meu ver apareceram nessa tensa relação entre teoria e história, conflitos que em grande medida refletem questionamentos da minha própria trajetória ao longo deste trabalho, onde cada nova bibliografia mostrava mais o quanto eu não entendia de um dado assunto do que o contrário. Conversas com amigos e professores também ajudaram a formar um quadro de quais eram as percepções gerais sobre o século XIX e a industrialização na Inglaterra. Ao longo do texto, tentei referenciar o maior número possível de debates e conflitos teóricos que passei ao longo da pesquisa, porém é seguro dizer que o leitor que conhecer um pouco das teorias clássicas do imperialismo poderá ver com maior facilidade os problemas teóricos em jogo.

De partida, devo reconhecer que o escopo temporal e territorial que este trabalho abrange é demasiado amplo para isentá-lo de críticas quanto a insuficiências e imprecisões no tratamento das diversas questões que permeiam sua narrativa. Justamente por isso, não enxergo este esforço de pesquisa como finalizado ou autocontido. Pelo contrário, parte significativa dos argumentos e fatos levantados aqui são antes respostas iniciais às perguntas “O que aconteceu?”, “Como Aconteceu?”, “Quem estava envolvido?” do que uma exploração exaustiva sobre o mais amplo e controverso problema do “Por que?”. Esperamos, contudo, ter levantado alguma pergunta pertinente e, ao trazer uma bibliografia estrangeira ampla e recente não muito explorada na historiografia brasileira de interpretação sobre o desenvolvimento econômico dos países centrais, esperamos também indicar possíveis caminhos por onde essas perguntas possam ser respondidas, onde quem sabe novas interpretações sobre o passado possam ser erguidas.

Para leitores com conhecimento aprofundado na tradição marxista de interpretação da história econômica, esperamos agregar às considerações marxistas sobre o século XIX ao nos debruçarmos mais de perto e historicamente sobre o problema da circulação, um tema à que Marx dedicou muito tempo e suor para explorar, mas que por motivos diversos é quase sempre desconsiderado mais cedo do que deveria pelos marxistas. Além disso, esperamos dar algum passo, mesmo que pequeno, para a recolocação da guerra e da violência armada dentro do horizonte de reflexões do marxismo, que hoje, principalmente em seus desdobramentos sobre a teoria econômica, por vezes torna-se um tema infelizmente ignorado. Para aqueles oriundos de outras tradições acadêmicas de interpretação da história, esperamos de alguma forma mostrar como uma atividade interessante e possivelmente fecunda o esforço de reflexão histórica tomando como pressuposto metodológico *alguma* apreensão da “totalidade”, ainda que reconheçamos que qualquer interpretação final sobre a mesma seja impossível. Além disso, para aqueles duvidosos das defesas marxistas sobre o papel da colonização e do imperialismo na formação e no desenvolvimento do capitalismo, ao aprofundarmos no problema da distribuição, dos transportes e da problemática militar, esperamos fornecer evidências difíceis de ignorar sobre o papel desempenhado pela exploração e pela violência na formação da modernidade. Embora não tenhamos nos aventurado, à moda de outras tradições marxistas, a defender proposições teóricas ousadas (e por vezes nebulosas e carentes da necessária comprovação empírica) sobre esses temas, ao tentarmos lembrar *o que* e recontarmos *como* certos acontecimentos marcantes

do século XIX vieram a ocorrer esperamos quem sabe apontar de forma simples e acessível certas considerações sobre o modo de operação do imperialismo.

O que este trabalho definitivamente *não* faz é contar uma história linear, seja de progresso ou de decadência – distinções qualitativas que, como Conlingwood já dizia, revelam-nos mais sobre seus autores do que sobre o objeto em estudo. Rigorosamente, não existe progresso sem decadência, avanço sem retrocesso. Cada ano é uma totalidade histórica própria impossível de ser representada fidedignamente: um homem ou uma mulher com memória perfeita seria capaz de passar a vida inteira escrevendo em detalhe sobre tudo que lhe ocorrera em um único dia, e ainda assim ninguém saberia ao certo o que *realmente* seria viver aqueles acontecimentos, que na sua experiência apareciam como um conjunto enorme de histórias a serem lidas durante semanas e meses, reavaliadas à luz da sua memória e sensações pessoais, e sujeitas à reavaliação constante conforme essas experiências também mudam independentemente da sua vontade. Enfim, se quiséssemos escrever a história do progresso da civilização industrial do século XIX, ou se pretendêssemos escrever a história da decadência do projeto iluminista até ser enterrado nas trincheiras da Grande Guerra, necessitaríamos empilhar um conjunto gigantesco de documentos e dados estatísticos, analisá-los posteriormente com enorme cuidado, para só depois pesá-los na balança das Eras, antes que pudéssemos julgar o significado de uma única ação sequer.² Meu ceticismo científico e acadêmico me distancia quase naturalmente dos esforços de fé necessários para enveredar por essas linhas, onde avaliei como mais honesto e fortuito buscar sempre o outro lado dos movimentos e das forças mais aparentes, e apontar as diferentes visões e forças em jogo ao invés de reduzi-las a uma linha única.

Por fim, gostaria de convidar a todos que por ventura lerem este trabalho ou partes dele a criticá-lo, não apenas nos termos de publicações acadêmicas, mas também, se preferirem, enviando críticas, comentários ou sugestões pessoalmente. Devo permanecer estudando os temas aqui iniciados ao longo de toda a vida, de modo que as críticas serão muito bem-vindas para que os trabalhos futuros sejam melhores. Grato,

Thomas Victor Conti ³

² A referência implícita aqui é ao pensador britânico John Ruskin (1819-1900), que aparecerá mais a frente ao longo deste trabalho.

³ Contato: thomasvconti@gmail.com ou pelo meu blog pessoal, <http://thomasconti.blog.br>

Introdução

Embate, atrito, oposição, briga, competição, concorrência, conflito, rixa, disputa, enfrentamento, antagonismo, hostilidade, confronto, luta, contenda, combate e – finalmente –, a guerra. Não apenas no português, em todas as línguas poderemos encontrar um amplo vocabulário para expressar as diferentes formas e intensidades onde se revela a disposição para a discórdia entre os seres humanos. Todavia, seja pela pressão por respostas, acaso ou tradição intelectual, algumas palavras foram alçadas como objeto central de reflexão teórica mais do que outras. Em economia, o estudo da *concorrência econômica* é cedo ou tarde um dos pilares centrais de todas as grandes vertentes teóricas por mais distintas que sejam, da marxista à austríaca, da keynesiana à neoclássica. Poderíamos dizer que essa preocupação emerge com força a partir do século XVIII na Europa Ocidental, não por coincidência simultaneamente à consolidação do espaço do *mercado* e da *sociedade civil* como elementos centrais da estrutura social. Ao longo dos séculos, diversas reflexões que naquela época permeavam o problema da concorrência foram paulatinamente colocadas em segundo plano, quando não removidas por completo, diante da especialização das ciências e da perda da perspectiva histórica sobre o conjunto dos fenômenos. Assim nos separamos por exemplo do filósofo político francês Montesquieu (1689-1755), que poderíamos encontrar em 1740 dizendo:

“A liberdade do comércio não é um poder que os comerciantes têm para fazer o que quiserem: isso seria mais apropriadamente a sua escravidão. A restrição ao comerciante não é a restrição do comércio. É nos países mais livres que os comerciantes encontram inúmeros obstáculos; e ele nunca está menos restrito pelas leis do que num país de escravos.”⁴

Sem grande esforço um economista poderia em retrospectiva interpretar esse enxerto como um prelúdio bastante sintético do interminável debate sobre o que seria mais eficiente, regular os mercados através da lei ou deixá-los operar restritos apenas ao seu próprio jogo de forças. Mas este é um problema já minerado à beira da exaustão, onde mesmo aqueles fortemente

⁴ Montesquieu, Charles. *The Spirit of Laws – Complete Edition*. New York: Cosimo Classics, 2011, pp. 323. Tradução livre do autor. No original: “The freedom of commerce is not a power granted to the merchants to do what they please: this would be more properly its slavery. The constraint of the merchant is not the constraint of commerce. It is in the freest countries that the merchant finds innumerable obstacles; and he is never less crossed by laws than in a country of slaves.”

adeptos da especialização científica e da formalização matemática foram capazes de dar contribuições importantes. No polo diametralmente oposto, o problema sobre o qual nos debruçaremos nas páginas deste trabalho difere do anterior por serem distintos *em natureza*, e não apenas pela metodologia disponível. Pois, se é possível dizer que a concorrência em termos puramente econômicos existe – e haveria margem para defender a posição contrária –, ela emergiu em um caldeirão borbulhante prenhe de outras formas de disputas, conflitos, rivalidades e guerras, sendo ora estimulada, ora constrangida por eles. Disputas por prestígio dentro das cortes europeias e de palácios distantes, conflitos por terras entre camponeses e aristocratas feudais, rivalidades históricas entre dinastias monárquicas e longas guerras que paulatinamente aprimoraram a capacidade de organização dos recursos e esforços sociais para a violência mútua... Seria praticamente impossível afirmar que a história não foi alterada e moldada de forma decisiva pela emergência dessas tensões. A guerra dos europeus contra os povos indígenas das Américas, a Reforma Protestante, a Revolução Inglesa, a Revolução Americana, a Revolução Francesa, a Guerra Civil Americana, a Guerra Franco-Prussiana, a partilha da África, as Guerras Mundiais, dentre centenas e milhares de outros conflitos... todos em maior ou menor grau marcaram suas épocas, alterando sem possibilidade de volta não apenas a produção e distribuição de recursos, mas também e talvez principalmente a história, a memória e a cultura dos povos envolvidos.

Nosso esforço será portanto o de reconstruir uma breve narrativa do desenvolvimento da concorrência econômica nos aproximando das circunstâncias efetivas na qual ele ocorreu, isto é, reconhecendo que seu desenvolvimento foi *simultâneo tanto no tempo quanto no espaço* a outras formas de rivalidade e disputa entre grupos sociais – a luta de classes, a problemática do prestígio, as querelas políticas pelo poder governamental, a rivalidade entre Estados e as invasões deliberadas de países estrangeiros –, que não podem ser simplesmente excluídas da narrativa histórica ou meramente mencionadas, mas sim compartilhar em algum grau do protagonismo do palco principal caso queiramos entender um fenômeno em seus próprios termos.

Embora hoje não haja uma única pessoa viva que saiba como realmente era viver no século XIX, com o passar do tempo nos foi legada uma coletânea de representações daquele período, oriundas das mais diversas tradições intelectuais que nasceram e morreram ao longo das gerações. Na hipótese mais otimista, talvez hoje tenhamos acesso a um punhado de documentos que nenhuma das gerações progressas tiveram a chance de acessar a seu próprio tempo e

mecanismos de busca mais sofisticados para explorá-los. Não obstante, podemos reconhecer que em geral nossa visão sobre o que ocorreu há 200 anos atrás não é mais influenciada por qualquer análise ostensiva dos fatos daquele tempo do que pela ação conjunta dos estereótipos, vieses políticos, recortes de objeto, mesquinhas brigas do corredor acadêmico, etc., que envolveram os narradores dessa história enquanto caminhavam na difícil tarefa de preservar a memória social. Entender as implicações e os limites que essas influências colocam à nossa narrativa é uma preocupação perene ao longo deste trabalho.

Para tanto, dois vieses recorrentes no discurso da história econômica devem ser evitados a todo custo. Primeiro, é inconcebível traçar uma longa narrativa envolvendo milhões de pessoas como se houvesse uma linha histórica única que amarrasse todos os acontecimentos, ou, o que é ainda pior, que alguma grande conspiração articulou a expansão econômica e a conquista militar do começo ao fim. Segundo, pretendemos nos distanciar das interpretações de cientistas sociais cuja leitura do passado consiste em sugerir que tudo se tratara de um longo conflito entre forças abstratas e impessoais. Pelo contrário, a história é sempre feita por pessoas, sejam elas agrupadas em famílias, raças, classes, comunidades, empresas, nações, etc. Forças impessoais podem nascer apenas a partir da complexa e caótica interação entre pessoas de carne e osso, e mesmo quando isso ocorre – como, por exemplo, quando a concorrência se impõe ao conjunto da sociedade como pressão incessante para o impulso da produção e do trabalho para a venda – instaura-se não uma lei imutável, mas uma tensão permanente, com a ação das pessoas moldando e sendo moldada pela dinâmica maior, a qual, embora tenha sido criada por elas mesmas, passa ao largo do seu controle pessoal dada a sua grande extensão e intrínseca imprevisibilidade.

A linha argumentativa que avançaremos consiste em transitarmos por três pontos de vista distintos ao longo do século XIX, escolhidos conforme parecem possibilitar uma compreensão mais apurada das principais mudanças que ocorriam em cada um deles e em que medida elas foram desenvolvimentos importantes para entendermos o quadro final do imperialismo e da eclosão da Grande Guerra. Os três pilares sobre os quais faremos essa mudança de perspectiva consistem no que denominamos simplificadamente como Comércio, Indústria e Guerra. Na realidade, esses nomes e os conceitos que eles evocam apenas refletem o que possivelmente faria mais sentido para o período em questão, e não os princípios gerais que Norteiam e organizam o raciocínio por trás dessas escolhas. A figura a seguir é um arquétipo de mapa metodológico sobre o qual tentamos nos aproximar da ‘totalidade’ da mudança histórica:

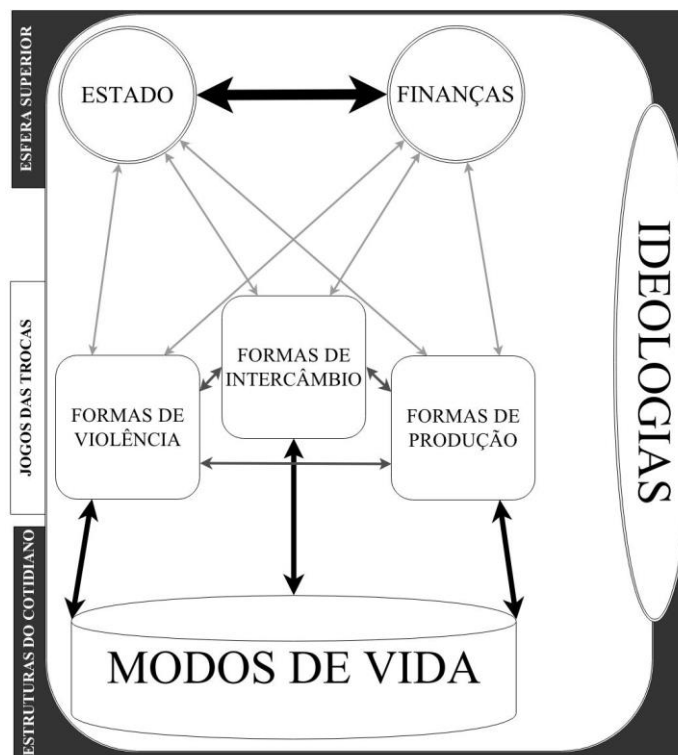


Figura 1 – Esboço conceitual de relações que conformariam uma “totalidade”⁵

Embora o esforço teórico para sistematizar essa organização seja ainda incipiente, talvez esse esboço ajude a visualizar as razões por trás da organização escolhida para este trabalho. Seguindo com muita liberdade alguns passos metodológicos avançados por Braudel, dividimos a vida social do início do século XIX em três níveis. O nível superior consiste em pequenos grupos da alta elite, grandes financistas e pequenos círculos do poder estatal cujos

⁵ Embora de minha própria autoria e responsabilidade, admito que este mapa conceitual é ainda incipiente. Estou desenvolvendo aos poucos um artigo sobre metodologia que buscará explorar e nomear melhor cada um desses conceitos. A inspiração vem da leitura proposta pelo professor Mariutti e pelo professor Fernando Novais sobre como entender o conceito marxista de modo de produção como *modo de produção da vida*, e quem sabe tentar avançar numa organização das chamadas “mediações”. Essa totalidade não seria nada além do que o que o conceito marxista de “modo de produção” significa se o interpretarmos, como consideramos que seja a interpretação mais interessante, como “modo de produção da vida”, e não meramente como uma tipologia das possíveis combinações entre forças produtivas e relações de produção. Como coloca Marx na nota de rodapé do primeiro capítulo de *O Capital*, (nota 33 na edição Boitempo, 2013 e nota 120 na edição Os Economistas, 1996): “Segundo esse jornal, minha afirmação de que os modos determinados de produção e as relações de produção que lhes correspondem, em suma, de que “a estrutura econômica da sociedade é a base real sobre a qual se ergue uma superestrutura jurídica e política e à qual correspondem determinadas formas sociais de consciência”, de que “o modo de produção da vida material condiciona o processo da vida social, política e espiritual em geral” – tudo isso seria correto para o mundo atual, onde dominam os interesses materiais, mas não seria válido nem para a Idade Média, onde dominava o catolicismo, nem para Atenas ou Roma, onde dominava a política. Para começar, é desconcertante que alguém possa pressupor que essas batidas fraseologias sobre a Idade Média e a Antiguidade possam ser desconhecidas de alguém. É claro que a Idade Média não podia viver do catolicismo, assim como o mundo antigo não podia viver da política. Ao contrário, é o modo como eles produziam sua vida que explica por que lá era a política, aqui o catolicismo que desempenhava o papel principal.” Grifos nossos.

movimentos nem sempre nos são claros por transitarem em meios “opacos” aos olhos do público: segredos de Estado, fraudes, corrupção, etc. As relações recíprocas entre a centralização estatal e o poder financeiro é um processo longo e muito anterior ao período que nos debruçamos, onde já estão mais que consolidadas.⁶

Na zona aparente, temos as relações que invariavelmente são as mais visíveis aos contemporâneos e também aos historiadores: a forma como é organizada a produção (servidão, assalariamento, escravidão, etc.), os meios pelos quais é possível trocar *e transportar* esses produtos e os serviços necessários associados a essas atividades (a reciprocidade, a redistribuição, o comércio⁷), e por fim as formas e os sujeitos capazes de exercer a violência (a forma como é organizada a polícia, o exército, a defesa do coletivo, etc.). Como trata-se de conceitos ainda soltos e sem o devido refino teórico, neste trabalho a problemática contida em cada uma dessas frentes foi nomeada respectivamente como Indústria, Comércio e Guerra, para efeitos de simplificação e pelo fato de que trataremos principalmente de países onde as engrenagens do modo de produção capitalista já estavam mais ou menos consolidadas e não está no escopo do trabalho discutir a antropologia das outras organizações sociais, embora em teoria com esse mesmo método não seria impossível investigar um pouco outras organizações sociais.

A zona inferior consiste nas estruturas do cotidiano – uma zona também opaca aos contemporâneos e historiadores, não pelo seu tamanho diminuto e sigiloso como a zona superior, mas, pelo contrário, pela sua imensa amplitude e pela lentidão com que as mudanças operam nesse nível, que abrange as atividades diárias comuns, o hábito, a organização doméstica e familiar, o ritmo de vida, dentre outros, sendo por vezes o que acontece ali confundido com o que é “natural”, mesmo após a história e a antropologia contemporâneas já tendo derrubado quase todas as tentativas de impor algo como sendo natural às organizações humanas. De qualquer modo, é quando percebemos uma mudança nesse nível que podemos ter certeza que uma mudança fundamental está em curso na sociedade, pois é no cotidiano e na forma como as pessoas efetivamente vivem que a maior parte da vida social ocorre.

⁶ Para interessados nesse tema, recomendamos a série *Civilização Material* de Fernand Braudel e o livro clássico de Wallerstein, Immanuel. *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in Sixteenth Century*. 4 vols. Vol. 1. Nova York: Academic Press, 1974.

⁷ A inspiração nesse quesito vem claramente dos trabalhos de Karl Polanyi.

Por fim, permeando todas essas instâncias, temos grandes arcabouços culturais a que podemos dar vários nomes, as estruturas da linguagem, a *epistémé*, a ideologia, a tradição cultural, etc. Embora seja seguro que esses padrões constriam e sejam constriados pelos acontecimentos e estruturas dos outros três níveis, sua relação com eles, embora fundamental, é um tanto caótica por se tratar da produção, circulação e incorporação de *informações* – essa matéria muito estranha e difícil de ser acompanhada – e não teremos como explorá-la melhor aqui, embora certos elementos que compõem essa articulação venham a aparecer no curso deste trabalho, como por exemplo quando discorrermos sobre o papel central desempenhado pela imprensa em diversos conflitos ou o processo de uniformização linguística encabeçado por diversos Estados na segunda metade do século XIX.

A razão pela qual essa articulação entre níveis e formas de organização comporiam uma ‘totalidade’ residiria na possibilidade aberta de podermos olhar para qualquer organização social e identificarmos as formas peculiares com as quais ela lida com cada um desses problemas. Toda sociedade configura um modo de vida cotidiano, toda sociedade estrutura uma forma de lidar com a dialética entre violência e segurança, toda sociedade possui meios para interagir com o meio ambiente e produzir aquilo que é necessário para a sua reprodução, toda sociedade possui diferentes formas de intercâmbio mediante as quais consegue dispor e transportar o seu produto social entre si, e toda sociedade possui uma linguagem, simbologia e cultura próprias que lhes permitem preencher de sentido à vida social.⁸ Esboçada essa organização geral, podemos em poucas linhas ilustrar os passos do raciocínio que avançaremos neste trabalho.

Periodizamos o Longo Século XIX em três eixos, onde em cada um deles elencamos dois dos polos das ‘zonas transparentes’ para narrarmos e escrutinarmos como eles funcionavam em conjunto, ficando a dinâmica do terceiro mencionada apenas quando for ilustrativa para entendermos melhor o impacto das transformações fundamentais que operavam entre os polos principais. Assim, no Capítulo 1, por “Comércio e Guerra (1803-1820), buscaremos ao olhar para a Grã-Bretanha até 1820 explicitar como as particularidades da vida em sociedades majoritariamente rurais condicionava a forma de como era organizada a guerra e o conflito militar, assim como as formas de organizar as redes comerciais de acumulação mercantil de

⁸ Que nem todas as sociedades apresentem um Estado e um sistema financeiro para organizar a totalidade da vida social é uma importante observação. Como nosso esforço se inicia na Europa do século XIX, não teremos muita margem para explorar o significado disso, mas fica marcada aqui a provocação filosófica e antropológica.

grande escala, e como nas intersecções entre essas organizações podemos compreender melhor as bases em que surgira a indústria fabril. Ao desnudarmos essas relações, poderemos entender em que se apoiava o Estado e as finanças britânicas do período, no que chamamos de *sistema mercantilista britânico*, sendo a indústria uma *parte complementar* e não determinante desse sistema mais amplo. Devemos mostrar como os britânicos conseguiram promover organizações inovadoras ao ponto de praticamente monopolizar as capacidades necessárias para operar um mercado internacional de escala global, e como foi essa organização mercantil que forneceu as bases para a ascensão da Grã-Bretanha à posição de hegemonia internacional.

No Capítulo 2, por “Indústria e Comércio (1815-1873), buscaremos uma compreensão cuidadosa do impacto de três longos processos: a grande expansão por terra das relações mercantis possibilitada pelo surgimento das ferrovias; as consequências da urbanização para a cultura e a política; a industrialização na Grã-Bretanha, Estados Unidos e Alemanha. Enquanto o mundo no qual a Grã-Bretanha se alçou como potência hegemônica e nação industrial era um mundo rural onde praticamente a *única* forma controlada de transportar mercadorias em grande volume e escala se dava pelos mares, a expansão ferroviária vai aos poucos interligando novos espaços econômicos e permitindo que *economias nacionais*, interligadas com grande escala, volume, segurança, constância e rapidez, surgissem para além das cidades portuárias onde a acumulação de capital tradicionalmente se localizou. Como um dos resultados dessa expansão, o surgimento de novas indústrias desde o nascimento atreladas aos novos sistemas de transporte por terra configurariam uma nova escala de organização da produção e da distribuição, onde grandes hierarquias gerenciais substituíam o trabalho administrativo tradicionalmente feito por famílias, como era o caso mesmo nas maiores firmas da Grã-Bretanha. Enquanto isso, o crescimento das massas proletárias urbanas e de novas elites oriundas do setor industrial buscavam um caminho de se verem representadas na política. Na cultura, a radical transformação da sociedade e os avanços nas ciências formaram uma ideologia do progresso particular, com fortes tendências às ideias de superioridade racial ou nacional, onde as outras organizações sociais eram inferiorizadas por uma nova adjetivação: não apenas eram “bárbaras”, eram agora também “arcaicas”. Esses desenvolvimentos *simultâneos* tiveram como resultado prático a expansão internacional da mercantilização conforme cresciam as capacidades de articular novas regiões – o uso das ferrovias para obter a superioridade militar ensejava mudanças, aumentando a desproporção de forças entre os países capitalistas “avançados” e os

“não-avançados”. O objetivo nesse capítulo é mostrar como a configuração de economias nacionais muito vagarosamente passa a relativizar a centralidade geopolítica dos mares e rios, mostrar como o debate político daquele tempo era condicionado pelas perspectivas de expansão mercantil internacional e como o surgimento de uma cultura urbana possibilitava a difusão cultural de ideias de superioridade legitimadoras de uma via agressiva e/ou belicosa das relações com outros países e povos.

No Capítulo 3, “Indústria e Guerra (1861-1914)”, exploramos como se deu e quais foram as consequências de algumas mudanças radicais na forma com que as redobradas capacidades industriais se relacionavam com a guerra – os meios de violência⁹ e segurança, e as capacidades organizacionais necessárias para aplica-los. Ao caminhar para a formação de sistemas de produção que eram ao mesmo tempo amplos sistemas logísticos de distribuição, nasciam os contornos da administração científica de grandes fluxos operacionais – civis na maior parte dos setores da economia, porém militares na burocracia do exército e na indústria bélica. Entre 1861 e 1871, com a Guerra Civil Americana e a Guerra Franco-Prussiana, essas novas capacidades seriam aplicadas com sucesso na guerra, gerenciando trens, a distribuição de suprimentos, o deslocamento de tropas e batalhões, a comunicação por telégrafo, etc. Ademais, veriam nas novas indústrias de armamentos um ponto central e indispensável para a garantia da superioridade militar. Com os rifles de repetição e, posteriormente, com a metralhadora, a assimetria entre as sociedades capitalistas “avançadas” e o restante do mundo tornava-se esmagadora. Começavam as “*Guerras Capitais*”: a busca pela conquista econômica durante uma longa crise concorrencial (via monopólios), a busca por formar vastas identidades nacionalistas (via propaganda e os novos meios de homogeneização linguística), e a busca literal pela conquista do mundo (a corrida imperialista de divisão de esferas de influência, agora não limitada apenas às regiões próximas de mares e rios como no início do século). O objetivo desse capítulo é mostrar como foram avançadas as capacidades de organização e controle tanto no âmbito dos mercados quanto na arena militar. Entretanto – inadvertidamente –, estes sistemas de controle, ao entrarem em atrito uns com os outros, geravam uma multiplicidade de conflitos entre Estados-Nações para os quais suas capacidades de resolução eram parcas, dependendo em peso crescente das suas capacidades de dissuasão mútua na prevenção de guerras. Com o objetivo de minimizar

⁹ Esse conceito será melhor definido e trabalhado em meu projeto de doutorado que já se encontra em andamento.

os riscos dessas tensões, os Estados europeus recorreram à formação de alianças perenes e militarizadas. Quando esse sistema atingiu a forma bipolar, colocou a possibilidade de que mesmo tensões na periferia do sistema pudessem repercutir numa guerra geral caso a diplomacia falhasse. Mergulhada em uma miríade de conflitos nacionalistas e num palco mundial para a guerra, a complexidade criada tornou-se um barril de pólvora para a Grande Guerra: o mundo de 1914 se provaria grande demais para a administração mercante e militar da Grã-Bretanha.

Embora tenhamos aqui feito um esforço para resumir as linhas gerais de cada capítulo, alertamos que nossa contribuição ao entendimento da concorrência econômica e da rivalidade política durante o século XIX estará mais em mostrar *o que* e *como* certos fatos marcantes aconteceram, e organizá-los em uma narrativa ampla, do que propor algo radicalmente novo – até porque, trataremos de um dos temas mais estudados na história mundial.

Desejo a todos uma boa leitura.

Capítulo 1 – Comércio e Guerra (1803-1820)

“Não são as nossas conquistas, mas o nosso Comércio; não são as nossas espadas, mas as nossas velas, que primeiro espalharam o nome Inglês na Barbéria, e depois na Turquia, Armênia, Moscóvia, Arábia, Pérsia, Índia, China, e de fato fizeram-no famoso pelo e por todo o mundo; é o tráfego dos seus Mercadores, e os desejos ilimitados daquela nação em eternizar a honra e o nome Inglês, que os induzira a velejar e examinar todos os cantos da Terra. Que parte é inexplorada, que lugar não descoberto, ou que lugar jaz intocado por suas empreitadas e corajosas investidas? A maior parte delas foi acompanhada com tão afortunado sucesso que eles contrataram Ligas e Relações Amistosas com os Mogul, Persas, Turcos, Moscovitas, e outros poderosos Príncipes estrangeiros em nome do seu Soberano, e para a sua honra, que mesmo nos dias de nossos Pais eram desconhecidos para nós, seja para conceder tal condição, ou serem os Mercadores da Inglaterra. E para falar a verdade sobre Londres, mantendo agora sob sua responsabilidade um agente na Moscóvia, um embaixador e três Cônsules na Turquia, e certos Presidentes e Agentes também na Índia, Pérsia, e em muitos outros lugares afora, que por cálculo não lhes pode custar menos que cem mil libras anualmente (que embora possam alegar ser para seu próprio lucro, & para o benefício do seu próprio comércio naquelas partes) ainda assim desde que não seja às custas do Soberano deles, não é prejudicial, mas lucrativo para seus Reinos, deve ser reconhecido que o mesmo traz honra ao seu nome, e um grande benefício a ele e seus súditos; e é mais do que pode ter sem qualquer paralelo em todos os países Cristãos ou pagãos hoje no mundo.”

– Lewes Roberts (1596-1641), capitão naval e mercador londrino cujos escritos foram muito influentes na Inglaterra, em trecho sobre a importância dos mercadores para o Estado Inglês em seu tratado “O Tesouro do Comércio, ou Um Discurso sobre as Trocas Estrangeiras”, publicado em 1641. Sua extensa e anterior obra, o “Mapa do Comércio para Mercadores”, publicada pela primeira vez em 1638, seria atualizada, reeditada e lida mesmo ao longo do Século XVIII.¹⁰

¹⁰ Robert, Lewes. *The Treasure of Traffike or A Discourse of Forraigne Trade. Wherein it is shewed the benefit and commoditie arising to a Common-Wealth or Kingdome, by the skilfull Merchant, and by a well ordered Commerce and regular Traffike.* London, 1641, pp. 52-53. Tradução livre. No original: “It is not our conquests, but our Commerce ; it is not our swords, but our sayls, that first spred the English not the conquests of the name in Barbary, and thence came into Turkey, Armenia, Moscovia, Arabia, Persia, India, China, and indeed made them famous in over and about the world; it is the traffike of their Merchants, and the boundlesse desires of that nation to eternize the English honour and name, that hath enduced them to saile, and seek into all the corners of the earth. What part is there unsearched, what place undiscovered, or what place lyes unattempted by their endeavours, and courageous undertakings? most of which hath beene accompanied with such fortunate successe, that they have contracted Leagues and Amity with the Mogull, Persian, Turke, Moscovite, and other mighty forraigne Princes in their Sovereignes name, and to his honour; which even in our Fathers dayes was not knowne to us, either to have auy such condition, or being the Merchants of England. And to speak truth of London, maintaining now at their charge an Agent in Moscovia, an Ambassadour and three ConSuls in Turkey, and certaine Presidents and Agents also in India, Persia, and many other places thereof, which by computation cannot cost them lesse then one hundred thousand pounds yearely (which though it may be alledged is for their own profit, & the benefit of their traffike into these parts) yet for as much as that it is not chargeable to their Sovereigne, nor prejudiciall, but profitable to his Kingdomes, it must be granted that the same brings honour to his name, and a great benefit both to him and his subjects; and it is more thenscan be paralleld in all other Christian or heathen Countries now in the world.” Para mais informações sobre a visão de Lewes e sua influência na época, ver Stern, Philip J.; Wennerlind, Carl (Ed.). *Mercantilism reimagined: political economy in early modern Britain and its empire.* Oxford University Press, 2013.

Neste capítulo discutimos a íntima relação entre o comércio em suas formas sociais de organizar a distribuição, o transporte e o financiamento de mercadorias; e a guerra, o monopólio estatal por excelência, em suas formas de organizar a violência armada.

A discussão se inicia com a exploração do contexto geral da realidade econômica do fim do século XVIII e início do século XIX. A saber, mapeamos a predominância do espaço rural pelo mundo inteiro e como nessas condições a *acumulação* se dava principalmente nas cidades portuárias, onde os principais vínculos mercantis se davam mediante as zonas de contato por mar entre metrópoles, e não com o que retrospectivamente poderíamos entender como o território nacional de um único Estado. Essa realidade é o ponto de partida para adentrarmos na discussão da revolução industrial britânica, uma mudança *no espaço da produção* que, argumentamos, antes da segunda década do século XIX *não* alterou significativamente a dinâmica comercial e militar do que chamamos de *sistema mercantilista britânico* – uma rede de amplitude global onde a tecnologia de ponta da construção naval, da organização de colônias e de relações diplomáticas, e de um amplo sistema para garantir a manutenção da frota naval e do poder marítimo conforme os laços mercantis estabelecidos entre nódulos portuários, independentemente das regiões conectadas por ele sejam baseadas ou não no trabalho escravo ou outras formas de controle do trabalho. A indústria fabril aparece assim como um *reforço* a um sistema mais amplo, mais complexo e até mesmo mais lucrativo *que a precede*, na medida em que o transporte das mercadorias manufaturadas passa a dar maior viabilidade econômica para a tarefa de manter um grande número de caríssimas embarcações bem equipadas, supridas, operantes e prontas para o combate mesmo se estiverem do outro lado do mundo.

Ao olharmos de perto as características do *sistema mercantilista britânico*, percebemos que as vantagens decisivas que garantiriam a tensa vitória da Grã-Bretanha sobre a França vieram justamente das capacidades tecnológicas e da organização comercial-militar diretas e indiretas promovidas pela convergência de interesses entre os grandes mercadores britânicos, a Marinha Real e a aristocracia fundiária que dominava o parlamento. Novas tensões e novas articulações sociais aparecem na medida em que a expansão industrial promove a urbanização e os problemas a ela associados, como a existência de uma massa proletária urbana e a ascensão financeira de industriais sub-representados no parlamento, movimento que faz a ponte de ligação com a discussão que abordaremos no Capítulo 2.

1.1 – Um mundo agrícola da perspectiva de um mercador

“Deixe a terra regozijar-se, pois você comprou a Louisiana por uma canção.”

– General Horatio Gates (1727-1806), então legislador do estado de Nova York, para Thomas Jefferson em 18 de Julho de 1803, referindo-se aos detalhes que chegavam à Washington, D. C. sobre a negociação do Tratado da Louisiana com a França¹¹

“Nossos cidadãos serão assim removidos para a imensa distância de duas ou três milhares de milhas da capital da União, onde eles irão raramente sequer sentir os raios do Governo Geral; suas afeições se tornarão alienadas; eles irão gradualmente começar a nos ver como estranhos; eles formarão outras conexões comerciais, e nossos interesses se tornarão distintos... Quando eu contemplo os males que podem emergir a esses Estados a partir dessa incorporação da Louisiana à União, eu preferiria vê-la dada de presente para a França, ou para a Espanha, ou para qualquer outra nação... sob a mera condição de que nenhum cidadão dos Estados Unidos possa jamais se assentar dentro de seus limites...”

– Senador Samuel White (1770-1809), um dos sete membros do congresso que votaram contra a ratificação da compra da Louisiana (foram 24 votos a favor), em seu discurso ao senado dos Estados Unidos em 2 de novembro de 1803¹²

Tanto o otimismo do General Horatio quanto o catastrofismo do Senador White são em alguma medida justificáveis, pois o acontecimento que chocou a ambos dificilmente poderia ser encarado com a fria calma de quem olha para eventos rotineiros. De partida, nenhuma das partes envolvidas no vultoso Tratado de Aquisição da Louisiana atuava dentro dos limites legais e éticos instituídos em suas respectivas sociedades. Thomas Jefferson, presidente dos Estados Unidos, atropelava os gritos do Congresso americano de que a aquisição poderia tratar-se de uma medida inconstitucional. Seus dois diplomatas enviados para negociar na França, Robert Livingston e James Monroe (o mesmo que viria a nomear a Doutrina Monroe em 1823), foram orientados a negociar e fechar o acordo de compra. O objetivo era também de consentimento de ambos os diplomatas, que temiam pelo risco de Napoleão Bonaparte mudar de ideia: a oferta de terras feita pelo Consul era muito maior do que qualquer um dos americanos – que até então

¹¹ Disponível em: http://www.archives.gov/exhibits/american_originals_iv/sections/louisiana_purchase_treaty.html, acessado em 28 de julho de 2014.

¹² Fonte e discurso completo está no Documento 1 dos anexos deste trabalho.

almejavam basicamente a aquisição da área de New Orleans –, poderia sonhar. Napoleão por sua vez sequer era dono legítimo do território, que legalmente ainda pertencia à Espanha, embora a transferência informal e secreta para o controle Francês já estivesse em andamento há anos e recentemente havia se tornado de conhecimento dos americanos, motivando o envio imediato de Livignstone para a França. Mas, ainda assim, sem que qualquer negociação oficial tivesse sido concluída com a Espanha. Algo que, hoje sabemos, nunca ocorreria.

O curioso é que não foram apenas esses chefes de Estado e seus representantes legais no país e no exterior que negociaram e acordaram o Tratado. Entre eles colocavam-se ainda dois homens: Alexander Baring, representando seu pai Sir Francis Baring do banco mercante londrino Baring & Company, e P. C. Labouchère, representando Henry Hope do banco mercante holandês Hope & Company. A escolha dessas duas casas bancárias foi de mútuo acordo entre os Estados Unidos da América e a França. Ambas carregavam grande prestígio e confiabilidade no mundo dos negócios, detinham grande conhecimento técnico sobre as mais modernas formas de se obterem recursos monetários e dispunham de quantidades ímpares de capital para fazer acontecer a negociação caso necessário. Eram homens de confiança como só as finanças internacionais pareciam gerar.¹³ Afinal, não eram muitas as pessoas que poderiam ser incumbidas da tarefa de carregar em mãos um volume nunca antes visto de riquezas durante quase dois meses pelo conturbado Oceano Atlântico até chegar a França, garantindo a sua própria segurança em águas internacionais¹⁴ onde a pirataria era recorrente e sem cair na tentação de desviar da rota e viver da fortuna que lhe depositaram em mãos. Uma vez na França, os mercadores deveriam fazer mais alguns ajustes necessários antes de rumar para os locais que tinham como habitat natural: as praças comerciais onde eram mais influentes, Londres – casa dos Barings – e Amsterdam – casa dos Hope. O propósito desses homens nessa controversa transação era arquitetar e fazer acontecer uma complexa rede de financiamentos que teria de ser colocada em marcha para efetivar o que àquela época era vista como a maior compra de todos os tempos.

¹³ O trabalho de Joseph Wechsberg ilustra muito bem a centralidade do fator confiança para a organização do mundo das finanças. Ver Wechsberg, Joseph. *The Merchant Bankers*. Dover Publications, 2014.

¹⁴ Embora seja verdade que essas operações envolviam o risco de pirataria, garantir a segurança em uma rota marítima era mais fácil do que em qualquer longo trajeto por terra, e essas operações mercantis e o conhecimento para assegurar essas vias era conhecido desde muito tempo, principalmente para as rotas de longa distância.

O que tornava tudo ainda mais difícil – e polêmico – era o iminente estado de guerra contra a França em que tanto a Grã-Bretanha quanto a Holanda encontravam-se.¹⁵ Apesar do breve armistício vigente durante parte das negociações, nenhum dos envolvidos tinha a menor dúvida de que a guerra logo seria retomada. Tanto o veterano Francis Baring quanto Henry Hope sabiam que a negociação que ajudariam a realizar tinha como objetivo transferir recursos dos americanos para financiar a guerra que Napoleão travaria *contra seus próprios países*. Como contam seus relatos pessoais da época, os nervos de ambos iam à flor da pele, induzindo até mesmo paranoias, nem sempre injustificadas, sobre a necessidade de sigilo absoluto durante toda a negociação. Decidiram até mesmo que os representantes de ambas as casas fossem instituídos com total autonomia para tomar decisões em nome de seus bancos, assim evitando trocas de cartas que, pensavam, poderiam sofrer interceptação e vigilância no meio do caminho.

Mesmo com todos esses contratemplos, a aquisição da Louisiana seria realizada com êxito e em um espaço de tempo relativamente curto. O governo dos Estados Unidos, cuja constituição não dava prerrogativa alguma para que o executivo comprasse e ampliasse formalmente as terras de sua propriedade, ver-se-ia anexando nada menos que 2.144.510 quilômetros quadrados de terras. Para imaginarmos o que seria isso, podemos dizer que 13 novos estados americanos seriam criados dentro da nova área, ou que era maior do que a soma dos atuais limites do Reino Unido, França, Alemanha, Itália, Espanha e Portugal, ou ainda que era equivalente a soma de todos os atuais estados do Sul e sudeste brasileiro, acrescidos da Bahia e Pernambuco.

¹⁵ Vale lembrar que para as pessoas que viviam em 1803 não havia qualquer garantia de que a Grã-Bretanha sairia vitoriosa na luta contra a França, e em diversos momentos não pareceu que seria esse o caso.



Figura 2 – Mapa dos territórios adquiridos na compra da Louisiana¹⁶

Na França, embora a ocupação do Mississippi historicamente fora muito problemática e de duvidosa viabilidade econômica,¹⁷ é também verdade que por anos fora objetivo francês retomá-la formalmente dos espanhóis, o que nestes anos iniciais do século XIX parecia estar de fato próximo a ocorrer, indicando que para grupos importantes havia certo interesse em reter o território. Porém Napoleão, ainda como Primeiro Consul – só viria a se consagrar Imperador no ano seguinte –, não viu como necessária qualquer apreciação da Assembleia Legislativa sobre a venda da Louisiana, negociando apressadamente o território pelo valor nominal de 80 milhões de francos, equivalentes a 15 milhões de dólares. Um valor sem precedentes, mas irrisório da

¹⁶ Fonte: Rodriguez, Junius P., ed. *The Louisiana Purchase: A Historical and Geographical Encyclopedia*. ABC-CLIO, 2002, pp. 30 (xxx, por ser em algarismos romanos).

¹⁷ A história de especulação do empresário, banqueiro e economista francês Richard Cantillon (1680-1734) contra a Mississippi Company, e sua correta previsão do estouro da South Sea Bubble em 1720, é emblemática nesse quesito. Desde 1718-1719 Cantillon desacreditava na viabilidade comercial da região para a França. Para um relato detalhado dessa história, ver especialmente o capítulo 9 de Murphy, Antoin E. *Richard Cantillon: entrepreneur and economist*. Oxford University Press, 1987.

perspectiva do tamanho da área a ser vendida: menos de quatro centavos de dólar por acre. Não é de se surpreender que para diversos militares e políticos franceses a venda foi na verdade análoga a uma concessão de território.

Por outro lado, as casas bancárias embolsariam um montante cujo valor exato é desconhecido pela falta de documentos e o caráter sigiloso da transação, mas que se estima girar em torno de três milhões de dólares somando juros e descontos. A transação, cujo valor já estava definido e já se encontrava ratificada pelas partes envolvidas em maio de 1803, motivaria uma carta do Primeiro Ministro britânico Addington para a Baring & Co pedindo para que não ajudasse a transferir recursos que seriam usados pela França contra os Britânicos¹⁸ – isso, contudo, apenas em 16 de dezembro, mais de um mês após o congresso americano ter autorizado a criação de títulos da dívida pública no valor de 11,375 milhões de dólares, e meros quatro dias antes que a transferência formal da Louisiana para as mãos americanas saísse da opacidade das negociações secretas e fosse divulgada oficialmente para o público.

O ponto central sobre todo esse complexo arranjo colocando em movimento para efetivar uma compra de terras é a forma como ele expressa os principais elementos conjunturais e estruturais de tensão que envolviam os interesses políticos e econômicos das potências ocidentais no início do século, e que viriam a continuar a motivá-las durante um longo período.

Pois, em primeiro lugar, o tratado teria sido impossível sem a conjuntura de guerra levantada pela ascensão de Napoleão e a disseminação dos ideais republicanos inspirados pela revolução francesa de 1789.

Em segundo, é importante lembrar que o interesse americano inicial consistia basicamente na área de New Orleans: uma região comercial importante, de antiga cobiça de Jefferson devido aos benefícios que imaginava ao ter a navegação no Rio Mississippi sob o controle americano e não europeu, facilitando a distribuição do produto das regiões agrícolas em torno do rio para a articulação com as outras cidades americanas ou para a exportação. Era assim uma parte constitutiva do seu sonho de um Estados Unidos agrícola e de pequenos produtores, mas com autonomia ante as permanentes oscilações dos conflitos entre as potências europeias. A necessidade de renegociar tratados comerciais com aquela região ao sabor da grande instabilidade política que a todo momento passavam os países europeus em fins do século XVIII e início do

¹⁸ Ver Documento Anexo 2.

XIX já seria motivo suficiente para ter esse interesse na autonomia, mas, somado a ele, havia também preocupações no congresso com a possibilidade de o país ser invadido, ou de que alguma guerra alheia acabaria cortando as relações que os Estados Unidos mantinham com o importante porto de New Orleans. Em outras palavras, tratava-se do *problema crucial de como garantir a segurança da marinha mercante*, imprescindível para manter a regularidade das trocas de grande volume entre as regiões e, por consequência, garantir que uma produção mercantil em maior escala pudesse ser realizada. A prosperidade gerada pelas principais fontes de riquezas da época – a agricultura e a extração primária –, bem como os modos de vida de seus produtores, eram as ambições que motivavam o interesse político americano na aquisição.

Por fim, temos a complexa rede de interesses financeiros e comerciais internacionais, estruturados e expressos nas grandes casas bancárias de Londres e Amsterdam, que concorriam entre si por oportunidades de investimento e aplicações de recursos – concorrência que se encontrava praticamente vencida por Londres. Em um período reconhecido como sendo a decadência de Amsterdam, cujo uso do porto para o fretamento de mercadorias estava em parte bloqueado por Napoleão, enquanto havia uma continuidade dos negócios britânicos mesmo sob o bloqueio continental devido à grande influência nas conexões com o Oceano Atlântico e no comércio com suas colônias, principalmente a Índia. O grande poder de barganha que o crédito centralizado detinha para negociar na arena externa, somado à existência de diversas casas bancárias rivais espionando umas às outras em busca de encontrar e tomar as áreas de influência de maior lucratividade, tinham como consequência a dificuldade de subordinação dos interesses ligados a elas a regimes nacionais de controle político – ao menos nesse período, onde a linha do tempo de praticamente todas as grandes casas bancárias traçaria a sua gênese nos vínculos do sistema mercantilista, nas companhias ligadas aos mercados coloniais e no provimento de recursos para as monarquias europeias financiarem seus exércitos, a nascente burocracia e as expedições no ultramar. Como bem percebeu Henry Baring após ter sua casa bancária recomendada para ser a articuladora da difícil transação, caso ele recusasse a oferta o negócio não deixaria de ser realizado¹⁹ e o dinheiro não deixaria de chegar nas mãos dos franceses: apenas o

¹⁹ Essa percepção, recorrente, seria um traço marcante de diversas outras decisões moral e politicamente controversas. Ver o Subtópico “2.2.2. Liberalismo em casa alheia: dilemas do Império Comercial” deste trabalho para um tratamento mais detalhado desta questão a partir do caso da Guerra do Ópio, ou o Subtópico “3.2.3. Imperialismo: a conquista do mundo” para uma nova rodada dessas projeções em uma escala muito maior e perigosa.

seu nome e o nome do seu banco que seriam substituídos por outro nome e outro banco, holandês ou talvez até mesmo britânico (os Rothschild, que eram a segunda maior casa de Londres à época, por exemplo) e, ademais, perderia negócios entre seus contatos nos Estados Unidos, onde ele se encontrava na posição de a principal e mais influente casa comercial e bancária britânica em atuação.

O fato é que, como veremos, *em especial* num mundo majoritariamente rural, as negociações entre os Estados eram a joia mais cobiçada pelas grandes casas bancárias, cuja organização consistia de poucos nomes extremamente cultos e elitizados, em geral referências para a organização financeira e comercial de seus países de origem, sendo enviados ao exterior para negociar acordos seja em nome dos produtores em solo nacional ou em nome do próprio governo, se necessário. Todos os irmãos Baring, por exemplo, passariam por cargos oficiais do governo Britânico: Alexander Baring foi membro do parlamento de 1806 a 1834; Henry Baring, cuja carreira política foi mais curta, entrou no parlamento também em 1806; Thomas Baring deixou os negócios com o banco para entrar para o parlamento em 1810, onde ficou por mais de vinte anos. Isso sem contar a grande influência informal, como o trabalho do pai, Sir Francis, em dar conselhos sobre política comercial e financeira para a alta cúpula política da administração britânica, como o Primeiro Ministro ou o Banco da Inglaterra. Falamos assim de homens que transitavam com facilidade no ambiente das sedes de governo, das grandes cidades portuárias do mundo, dos grandes palácios e dos bailes de gala. Eram, ainda, mediante seus investimentos privados, altamente capacitados para o fornecimento de crédito e outros serviços financeiros e comerciais, como seguros, fretes, corretagem, emissão de ações, desconto e redesconto, dentre outros – tudo que de mais moderno havia no setor de serviços, que passou por diversas inovações e aprimoramentos ao longo do século XVIII. Retomaremos esse ponto novamente e em detalhe no Tópico 1.2.

O que convém notarmos é como esse ramo, restrito e impeditivo para a emergência de forasteiros, era capaz de gerar imensas oportunidades de lucro, com uma discrepância tremenda diante de outros investimentos como a nascente indústria fabril, ainda que a taxa de crescimento dos lucros industriais estivesse em vias de iniciar seu aumento exponencial. Para formarmos uma imagem desse quadro, podemos comparar como nessa única transação, que levou

por volta de um ano para ser completada, a casa Barings & Co teria lucrado algo em torno de 1,5 milhões de dólares, ou 337,5 mil libras esterlinas²⁰ – vale lembrar, nesse período estima-se que apenas 4% das famílias da Grã-Bretanha ganhavam mais de 200 libras por ano. Ainda para efeito de comparação, o salário anual de um funcionário do alto escalão do governo (profissão mais bem remunerada da época) era de 195 libras ao ano, engenheiros ganhavam em média 337 libras ao ano e a alta-corte do judiciário 447 libras ao ano – cargo que as mulheres só seriam permitidas de exercer após 1919.²¹ Um operário ganhava em média 40 libras ao ano. Mesmo entre os muito ricos, Robert Owen (1771-1858), importante industrial do algodão, levou 20 anos – de 1789 até 1809, como nos relata Hobsbawm –, para sair de seu investimento inicial na indústria algodoeira de 100 libras, que havia pego de empréstimo, para a compra da fatia de seus sócios nessa mesma indústria por 89 mil libras, pagas em dinheiro vivo. Cifras sem dúvida impressionantes, mas que refletem uma acumulação de capital de 20 anos, enquanto a casa comercial e bancária Baring conseguiria quase quatro vezes esse valor apenas no fatídico ano de 1803. Coincidência ou não, Sir Francis se aposentaria do comando do seu banco em 1804, passando-o ao controle de seus três filhos mais velhos, mudando o nome do banco de Francis Baring & Co para Baring Brothers & Co. Do ponto de vista organizacional, também é importante notarmos como a maior parte do esforço tratando a negociação foi feito por *um* único de seus membros da família, Alexander Baring, *enquanto Owen necessitava pagar e organizar centenas, talvez milhares, de funcionários de baixos salários para obter seus lucros, mostrando a natureza profundamente distinta de seus ramos de negócio*. Enquanto os Baring precisavam de grandes capacidades diplomáticas, amplo conhecimento da cultura das elites e os costumes das altas rodas políticas, um industrial típico das fábricas nascentes precisava de capacidade de comandar, disciplinar e organizar um grande contingente de pessoas pobres, a maioria delas recém-saídas do campo. Vemos assim por qual motivo o crédito internacional era uma área especialmente atrativa para os grandes detentores de capital, e também qual era o formato típico de um grande banco do

²⁰ Usando uma taxa de câmbio de 4 shillings e 6 pence para cada dólar. Essa foi a taxa de conversão estipulada para o pagamento de juros sobre os títulos da dívida americana emitidos para a compra da Louisiana, na Sessão 2 do Ato de emissão de ações aprovado pelo congresso americano em novembro de 1803. Usando um conversor de poder econômico para comparar valores do passado com o presente, medido comparando-se o montante da transação com o tamanho da economia no período em que ela ocorreu, temos que, hoje, essa soma seria algo em torno de 1,4 bilhões de libras esterlinas.

²¹ Mitchell, Brian R. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988, pp. 153.

início do século XIX: uma organização familiar e de elite, com conexões transnacionais e consagradas em posições de alta influência em seus países.²²

Mas, e quanto ao contexto de guerra? Por que foi permitido aos Baring negociar o tratado? Por que a França teve de recorrer a mercadores estrangeiros ao invés de utilizar banqueiros de seu próprio país para financiar a transação? São perguntas que ficarão para o tópico seguinte, pois devemos atacar um problema anterior que é motivo de grande discussão entre os historiadores: devemos dar um passo atrás e tentar reconstituir *o que de fato eram* esses países dos quais estamos falando do ponto de vista da história econômica. Ou, em termos mais rigorosos, como podemos tecer uma representação próxima de fidedigna do espaço e período que estamos referenciando. Sempre que mencionamos a Grã-Bretanha, os Estados Unidos, a França, a Alemanha e assim por diante, temos alguma imagem mental mais ou menos clara do que seriam esses países, porém nem sempre essa imagem é da resolução necessária para que possamos enxergar as linhas condutoras por trás das situações concretas, ou aprofundarmo-nos naquele contexto nos aproximando do que ele o era para as pessoas que viviam naquele tempo e lugar. Fazer isso é uma tarefa extremamente difícil e que não pode ser feita sem algum cuidado. O quadro mais completo sobre a época 1803-1849 nesses países teremos apenas após passarmos também pelos tópicos 1.2 e 2.1. Para nossos efeitos, dos três pontos que mencionamos serem ilustrados pela compra da Louisiana, deixaremos a questão da guerra para o tópico seguinte sobre o que chamamos de “Ascensão Britânica”.

Focaremos nos outros dois pontos que por hora foram abordados de passagem: o *problema do mundo rural e da produção agrícola/primária*, e o *problema da acumulação de capital dentro desse mundo rural*. Através desses dois pontos, pretendemos chegar em uma visão mais profunda sobre o papel do comércio – redes sociais de *distribuição* (intercâmbio) baseadas na compra e venda mediante um sistema de preços, também expressa, embora nem sempre com o devido cuidado, na ideia mais geral de capital mercantil²³ – para a realidade do início do século XIX. Duas perguntas devem Nortear nossa narrativa. Como eram organizadas as economias da

²² Cain, P. J. e Hopkins, A. G. *Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas I: The Old Colonial System, 1688-1850*. Em: *The Economic History Review*, New Series, Vol. 39. No. 4, 1986.

²³ Para uma discussão adequada e rigorosa sobre esse conceito, ver Mariutti, Eduardo Barros. *Capital Comercial Autônomo: dinâmica e padrões de reprodução*. Textos para Discussão no. 214 IE: Campinas, 2012

Europa e da América do Norte na passagem do século XVIII para o XIX? E, dentro desse quadro, qual o grau de importância relativa que a indústria fabril tinha nesse período?

Antes de tudo, devemos entender que o cenário europeu e americano nas décadas as quais se atribui a aceleração dos métodos industriais de produção ainda é predominantemente rural – na Rússia e Leste europeu, em 1789 o percentual da população vivendo no campo era maior que 80%, podendo chegar aos 97%, sendo o quadro para os demais países europeus não muito diferente dessas marcas. A transição da maioria rural para a maioria urbana dava-se a passos lentos: na própria Inglaterra, onde o ritmo de urbanização mais se acelerava,²⁴ essa marca só seria ultrapassada em 1851. Os dois maiores centros urbanos eram Londres e Paris, com aproximadamente um e meio milhão de habitantes, respectivamente. Na Europa como um todo, havia apenas umas 20 cidades com mais de 100 mil habitantes, das quais apenas duas encontravam-se na Alemanha.²⁵

Contudo, a essa época a cisão rural/urbano já era clara aos contemporâneos.²⁶ O campo era composto por diversas pequenas cidades provincianas que, se falhavam em marcar uma distinção nítida em ritmo produtivo com relação às suas imediações rurais, eram eficientes em demarcar separações culturais entre campo e cidade. Mais letrados, fisicamente distintos (mais magros), vestindo roupas diferentes e provavelmente com um raciocínio mais veloz, os que viviam nestes pequenos centros não se enxergavam pura e simplesmente como camponeses.

A cidade provinciana ainda pertencia essencialmente à sociedade e à economia do campo. [...] Suas classes média e profissional eram constituídas pelos negociantes de trigo e de gado, os processadores de produtos agrícolas, os advogados e tabeliães que manipulavam os assuntos relativos ao patrimônio dos nobres ou os intermináveis litígios que são partes integrantes da vida em comunidades proprietárias de terras, os empresários mercantis que exploravam os empréstimos aos fiandeiros e tecelões dos campos, e, por fim, os mais respeitáveis representantes do governo, o nobre e a Igreja.

²⁴ Nos três séculos entre 1500 a 1800, a população urbana da Inglaterra passou de 7% para 29% do total; a população rural que não estava envolvida com a agricultura, dedicando-se à produção manufatureira em oficinas ou em suas próprias casas, formando o chamado sistema de *putting out*, era de 18% da população em 1500 e passa para 36% em 1800. Holanda e Bélgica já tinham uma parte maior da sua população vivendo em áreas urbanas em 1500 (em torno de 30%), porém ao longo dos três séculos em questão pouco cresceram a esse percentual, sem contar que sua população em termos absolutos era muito menor que a inglesa. Ver Allen, Robert C. *Britain's economic ascendancy in a European context*. Em: Prados de la Escosura, Leandro. (org) *Exceptionalism and Industrialization: Britain and its European Rivals, 1688 – 1815*. New York: Cambridge University Press, 2004, pp. 16, Tabela 1.1.

²⁵ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 27.

²⁶ Esse ponto será retomado novamente no tópico 2.2 sobre a emergência de um mundo urbano.

Seus artesãos e lojistas asseguravam as provisões aos camponeses e aos cidadãos que viviam às custas dos camponeses.²⁷

Para os nossos fins é importante demarcar essas diferenças por dois motivos básicos: primeiro, porque as relações de produção nessas bases são específicas, assim como a expansão da acumulação de recursos; e segundo, pois essa distinção acarretava em diferenças nas práticas de controle e poder das elites e dos Estados.

Quanto ao primeiro ponto. Se a vasta maioria da população se encontrava no campo, temos que os principais problemas econômicos são justamente a produtividade, o nível de produto²⁸ e os respectivos ganhos no comércio agrícola, bem como os impostos dele advindos. No caso da Aquisição da Louisiana por exemplo, todos os títulos da dívida pública americana que foram transferidos ao governo francês e aos banqueiros tinham como lastro os impostos advindos da taxaço aduaneira nos portos americanos, principalmente de Nova York. Impostos que não iam apenas no sentido de tarifas protecionistas contra manufaturas e outros artigos vindos da Europa, mas também impostos sobre a exportação que, sabidamente, eram vistos como uma forma “invisível” de fazer os estrangeiros pagarem pela administração pública local. Nesse quesito, vale apontar como a posição econômica dos Estados Unidos era distinta daquela dos países da América Latina neste período: desde cedo no século XIX, o governo dos Estados Unidos não apenas já negociava diretamente com os Baring como ainda *conseguia se financiar no exterior a partir da emissão de títulos da dívida pública nacional*, algo que os países da periferia do sistema demorariam muito mais tempo para conseguir fazer (alguns só conseguindo realizar esse movimento no fim do século, outros só no século XX, e outros até hoje não conseguem fazê-lo), mostrando tanto a confiança nas potencialidades da economia dos EUA, como também na administração pública de seu governo. De toda forma, mesmo levando em conta essa distinção qualitativa, mesmo ali os recursos advindos dos mecanismos tarifários existentes vinham principalmente da incidência sobre uma produção agrícola predominantemente mercantil.

²⁷ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 28.

²⁸ O'Brien e Prados de la Escosura também levantam esses pontos, porém utilizando-nos para criticar a importância dada pelos historiadores e economistas à indústria e a economia urbana na Bretanha da Revolução Industrial. Quantificar o grande o peso relativo da agricultura, contudo, não é o mesmo que quantificar seu dinamismo, ou menos ainda provar uma hipotética desimportância do papel da formação e desenvolvimento das grandes cidades para a economia e sociedade inglesa, mais especificamente, para as elites e a burguesia europeias. Cf. Prados de la Escosura, Leandro. (org) *Exceptionalism and Industrialization: Britain and its European Rivals, 1688–1815*. New York: Cambridge University Press, 2004, pp. 1-12.

Segundo Hobsbawm, a questão agrária pode ser dividida em diferentes tipos de relações: entre quem cultivava a terra e quem a possuía; entre quem produzia sua riqueza e os que a acumulavam. Seguindo esse raciocínio, repassamos a argumentação do autor dividindo as linhas gerais das relações de propriedade e produção da Europa e regiões anexas (colônias) em três:²⁹ colônias do atlântico, Europa Ocidental e Europa Oriental.

Nas colônias do atlântico, com exceção do Norte dos Estados Unidos, o proprietário típico possuía uma propriedade vasta, quase feudal, cuja maior parte da produção era tocada pelo trabalho compulsório de índios ou de escravos africanos. A economia dessas regiões era pouco diversificada, voltada em pequena escala para subsistência e em grande escala para atender alguma demanda regional europeia, antes principalmente mediante o açúcar, mas em fins do século XVIII crescentemente a partir do algodão. *Seus trabalhadores ou eram escravos e trabalhavam coagidos pela violência direta ou tinham uma liberdade muito limitada e trabalhavam sob alguma forma de coerção política.*³⁰ Na economia-mundo essas regiões articulavam-se como economias complementares da Europa Ocidental e como demandantes para o comércio de escravos africanos. O grosso do excedente destas regiões ficava do lado das metrópoles europeias, onde estavam os beneficiários do monopólio do pacto colonial e da cobrança de impostos das colônias: os grandes mercadores, as companhias de comércio e o governo colonialista. Contudo, uma parte relativamente pequena do excedente era apropriada pelos grandes latifundiários coloniais, que, em termos absolutos e também individualmente, eram, entretanto, capazes de acumular grandes riquezas *pessoais*.

Na Europa Oriental, os camponeses encontravam-se mergulhados no longo recrudescimento da servidão desde o início do século XVII. Suas obrigações com relação aos grandes senhores de terras eram enormes, em certos casos chegando próximas da escravidão, com compra e venda de servos em separado de suas terras. As regiões próximas ao Mar Báltico funcionavam como grandes propriedades feudais de exportação para as regiões do Oeste

²⁹ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 29.

³⁰ Um caso importante e emblemático desse tipo de coerção é a figura do *indentured servants*, ou a servidão de imigrantes brancos, na região das Treze Colônias entre o século XVII e XVIII. Essa coerção ao trabalho foi importantíssima para a economia da região e continuou mesmo após a independência do país. Embora sendo reduzida gradativamente, há registros de *indentured servants* nos EUA até 1917 quando foi formalmente abolida. Os movimentos de ascensão e declínio da utilização dessa mão de obra estão altamente relacionados com o fluxo de escravos negros para os EUA. Para mais informações, ver Galenson, David W. *The rise and fall of indentured servitude in the Americas: an economic analysis*. Em: *The Journal of Economic History*, v. 44, n. 01, 1984, pp. 1-26.

Europeu, como trigo e madeira para construção naval, nesse sentido desempenhando um papel complementar e dependente semelhante às colônias do Atlântico. As demais áreas eram mais voltadas para atender às zonas de maior desenvolvimento urbano e manufatureiro da região.

Na Europa Ocidental, em regiões como Itália e Espanha, as relações de produção não eram muito distintas. A propriedade era da nobreza e os duques e barões tiravam sua renda da extorsão do campesinato, que produzia basicamente trigo e gado. Os rendimentos que esses proprietários tiravam eram exorbitantes e mesmo a partir do declínio da produção feudal continuariam a extrair significativos excedentes. Havia, contudo, um estrato intermediário de cavaleiros proprietários, responsáveis por explorar e coagir diretamente os camponeses. Em geral, quanto maior o percentual de cavaleiros em relação à população, mais pobres eles eram, uma vez que havia menos excedente agrícola para sustentar cada um deles sem que tivessem de recorrer à sua própria força de trabalho. Mesmo assim, o elo entre a posse de terras e o status de classe dominante continuava de pé em grande parte da Europa Ocidental, com a diferença de que os camponeses haviam perdido grande parte da sua condição de servos. A aristocracia tinha de explorar cada vez mais os servos para compensar a multiplicação da camada de nobres proprietários e o esgotamento da produtividade feudal, engendrando a chamada “reação feudal”. Era recorrente a dependência econômica do campesinato ser mantida mediante dívidas, aluguéis, uso de serviços obrigatórios do senhor (como o moinho). É esse tipo de laço que faz com que Hobsbawm argumente que, se removidos os vínculos políticos legados do passado, a maior parte da Europa Ocidental seria como uma área de agricultura camponesa livre, porém uma área onde os maiores proprietários tenderiam a voltar suas produções para o comércio e os menores teriam de dedicar parte de seu tempo de trabalho em outras fazendas ou nas manufaturas em troca de remuneração.³¹

Foi justamente na Inglaterra que esse desenvolvimento agrícola ocorreu com mais força, caminhando no sentido da organização comercial da produção apoiada no trabalho assalariado. O proprietário de terras era um grande proprietário que, com interesses mercantis, arrendava a terra para uma classe de agricultores que organizava a produção pela contratação de mão-de-obra rural, consolidando, entre 1760 e 1830, uma classe de empresários agrícolas

³¹ Ibid, pp. 33.

(fazendeiros) e um grande “proletariado” rural, bem como mantinha a predominância econômica e política dos *landlords* ingleses.

A produção agrícola da Europa no século XVIII era ainda voltada para a produção de gêneros básicos relacionados à alimentação, cuja dieta era composta dos produtos regionalmente disponíveis. Os alimentos produzidos nas zonas tropicais, com exceção do açúcar, eram bens próximos do luxo, como o fumo, monopolizado pelo governo para gerar receitas fiscais. Contudo, esse século não foi de estagnação da produção agrícola. A urbanização e o grande crescimento demográfico não seriam possíveis sem o aumento da produtividade.

No sistema inglês de produção rural, esse aumento apresenta uma dinâmica específica, observável desde o século XVI.³² A terra pertencia aos *landlords* ingleses que, com a dissolução dos vínculos de servidão, passaram a ver no arrendamento uma fonte fácil e segura de obter grandes quantias de dinheiro. A população de camponeses praticantes da agricultura de subsistência e da manufatura para o próprio uso vinha sendo desapropriada desde o século XIV, primeiro pelo uso da violência direta contrariando os interesses da Coroa, depois crescentemente mediante a violência legal do parlamento – dominado pela elite proprietária de terras – pela criação de leis que, no final, acabaram por beneficiar os cercamentos³³ e a concentração fundiária nas mãos de poucos. Nesse contexto, surge a figura do intermediário, o fazendeiro capitalista. O fazendeiro firmava um contrato de arrendamento de longíssimo prazo com o senhor de terras, estabelecendo um pagamento fixo pelo usufruto da sua produção. Depois, para realizar a produção agrícola, contratava trabalhadores, dava-lhes um pequeno local para morar e algum lote de terra para realizar sua produção de subsistência, e pagava-lhes uma pequena quantia para produzir o que seria de propriedade do arrendatário. Em um sistema produtivo organizado desta forma, observamos que os custos do fazendeiro capitalista são próximos de fixos: contratos de longo prazo pela terra – com validade próxima de 100 anos – e exploração de mão-de-obra abundante e barata. Assim, vemos que qualquer ganho de produtividade deste tipo de agricultura, bem como qualquer aumento de preços nos gêneros agrícolas, favorece diretamente a apropriação

³² Ibidem. Ver também Marx, Karl. *O Capital - Crítica da economia política, Volume I*. São Paulo: Centauro Editora, 2005, Capítulo 24: A Chamada Acumulação Primitiva, parte 4 – Gênese do Arrendatário Capitalista.

³³ Como coloca Marx, “O roubo assume a forma parlamentar que lhe dão as leis relativas ao cercamento das terras comuns, ou melhor, os decretos com que os senhores das terras se presenteiam com os bens que pertencem ao povo, tornando-os sua propriedade particular, decretos de expropriação do povo”. Ver Marx, Karl. *O Capital - Crítica da economia política, Volume I*. São Paulo: Centauro Editora, 2005, pp. 841.

do excedente pelo fazendeiro, que pode aplicá-lo de variadas formas, como na produção de gado, levando a novas rodadas de expulsão de camponeses.

Esse movimento tem implicações para as relações entre campo e cidade, produtores e comerciantes. A população rural, enquanto assentada no campo, detinha os meios para realizar uma produção doméstica de pequena escala de têxteis e gêneros agrícolas, necessários para a sua própria subsistência, e algum excedente poderia ser eventualmente vendido no mercado. Conforme perde o uso das terras comuns e a posse de suas vilas, essa população agora dispersa de seu local de origem deixa de ser capaz de prover o suficiente desses dois tipos de bens para si mesma, tornando-se, de um lado, demandante para os produtores destes, ou seja, aumenta a demanda interna potencial por gêneros agrícolas e produtos manufaturados; de outro, torna-se uma ofertante da única coisa que lhe restara, sua própria força de trabalho, criando uma oferta interna potencial de mão de obra assalariada tanto no campo quanto na cidade.³⁴

Nessas condições, o campo, antes de agricultura camponesa de pequena escala e reduzido comércio, torna-se um sistema produtivo baseado na concentração de seu produto nas mãos dos fazendeiros capitalistas. Como essa concentração acontece mediante a expulsão das pessoas que antes consumiam diretamente a produção agrícola passando apenas pelo intermédio de mercados locais ou de vizinhança, temos que a reprodução simples dessa sociedade passa a depender da sua capacidade de suprir as “novas” necessidades de uma parcela significativa da sua população que *agora está geograficamente mais distante do local produtivo e despossuída de seus meios de subsistência*.³⁵

Assim, o comércio prospera conforme consolida seu papel de *articulador* da produção agrícola de várias regiões – tanto “internas” quanto no ultramar – com os centros urbanos em crescimento. Seus ganhos crescem proporcionalmente com o crescimento das cidades e vice-versa, assim como crescem a influência e importância dos mercadores e outros agentes do setor de serviços ligados ao comércio – os financistas e banqueiros, como os Baring Brothers e os Hope & Co, que acompanhamos no início do tópico. Enquanto nas zonas rurais os ganhos se ampliam pelo aumento do volume e escala da produção para venda, parte da produção acabava se

³⁴ Marx ressalta com maior ênfase os trabalhadores que iam para a cidade, mas no campo esse movimento foi também muito importante, até mesmo com algumas indústrias surgindo no campo aproveitando-se justamente desse excedente de força de trabalho. Ver Marx, Karl. *O Capital - Crítica da economia política, Volume I*. São Paulo: Centauro Editora, 2005, pp. 865.

³⁵ Esse movimento ocorria mesmo com grande parte da demanda se mantendo ainda no campo, principalmente pela maior parcela da população estar no meio rural.

concentrando ao desaguar em alguma grande cidade que, quase todas nesse início de século, encontravam-se de alguma forma atreladas às vias marítimas ou fluviais de distribuição de produtos. Temos que, da parte das relações de produção agrícolas em desenvolvimento que descrevemos, seu cenário é notadamente lento, fundadas em tradições ou heranças servis, ainda amplamente dispersas geograficamente e submetidas à coerção direta das elites (individual ou estatal).

Porém o quadro geral era sustentado e forçado pelo nível tecnológico vigente nos meios de transporte. Até meados do século XIX, antes do surgimento do primeiro sistema ferroviário, o transporte por terra mais eficiente disponível era feito em estradas por carroças a cavalo muito lentas e custosas. Se comparadas com a navegação sofisticada que os europeus já tinham desenvolvido, não há dúvidas que a conexão entre as grandes capitais e cidades portuárias era muito mais fácil, barata e veloz do que a ligação destes centros com as regiões internas aos próprios países que faziam parte.³⁶ Esse padrão tecnológico dos meios de transporte é outro fator fundamental para a compreensão da lógica mercantil de acumulação do período, seu relacionamento com a gestão governamental e as implicações no sistema interestatal da economia-mundo em expansão.³⁷

Em uma economia onde o grosso da população e da produção advinha do campo, temos um padrão de comércio baseado principalmente em gêneros de baixo valor e grande volume (*commodities* e materiais de construção, principalmente). Assim, os custos de transporte em relação ao valor da produção eram altos pela própria natureza do bem comercializado. Ninguém viajaria até o Brasil, por exemplo, para extrair minério de ferro da região de Carajás, muito embora seja a maior reserva de ferro do mundo. As dificuldades no transporte e comunicação entre as regiões eram – quando viáveis de se enfrentar, o que não era o caso para a maior parte das regiões do mundo distantes do mar e das vias fluviais –, administradas por uma grande e complexa rede de comerciantes intermediários que adicionavam ainda mais custos de transação, reforçavam a lentidão do deslocamento, realidade ainda reforçada por leis e

³⁶ Para algumas ilustrações desse quadro, ver Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 23-26.

³⁷ No Subtópico “2.2.1. Liberalismo em casa própria: reformas e limites” retomaremos brevemente um exemplo emblemático dessa relação no caso da Crise de Fome Irlandesa: quando as batatas, principalmente alimento da classe trabalhadora, foram afetadas por uma praga, parte do produto da agropecuária irlandesa que não foi afetado pela crise continuou a ser exportado, principalmente para a Inglaterra, deixando milhões passando fome em solo irlandês.

regulamentações diferenciadas entre os pontos dos trajetos por terra. Como consequência, temos que o comércio interno aos Estados tendia a ser territorialmente pulverizado, de fluxo volátil durante o ano, oneroso tanto em termos monetários quanto temporais e ademais restritivo quanto às capacidades de comunicação entre as partes. Em outras palavras, praticamente não existia o que hoje entendemos como um mercado ou *economia nacional*, isto é, um espaço que contém uma identidade entre o espaço circunscrito pelas fronteiras territoriais e políticas de um país e o espaço econômico mercantil utilizado por ele. Assim, seria mais factível falarmos de um conjunto de mercados regionais pequenos e diferenciados, relativamente autônomos, dentro de cada país, do que fazermos uso da ideia de uma economia nacional bem integrada.³⁸

Ainda nesse ponto. Ao afirmarmos que não havia um mercado genuinamente nacional em alcance, estamos nos referindo à *concepção contemporânea do termo*, ou a que viria a se concretizar *a partir de pelo menos o último quartil do século XIX*, onde podemos, por exemplo, olhar para o mapa político de um país e tomá-lo como referência para uma imagem mental de qual era a extensão do território utilizado nas suas atividades produtivas, tamanho da economia, etc. No início do século XIX o mesmo tipo de raciocínio em geral não se aplica, exceto talvez para a Grã-Bretanha: *a maior parte do território ainda era em grande medida inacessível às trocas de grande volume de produção e distribuição, ficando à margem dos fluxos de mercadorias mais dinâmicos e concentrados do país*. Porém, essa distinção não se trata de uma distinção absoluta, mas relativa. É evidente que, se tomássemos como ponto de referência inicial as economias europeias a partir da crise do feudalismo no século XIV, poderíamos sem equívoco chegar à conclusão de que o fato do mercado interno ser dezenas de vezes maior em fins do século XVIII com relação ao século XIV seria suficiente para chama-lo de *nacional*, e poderíamos até mensurar essa distinção pelo grande aumento no número de estradas, na redução do banditismo e das guerras intestinas que dificultavam ou até interrompiam as rotas mercantes, na ampliação da lei e do estado sobre os povoados de toda sorte, garantindo a propriedade e os

³⁸Horlings, Edwin. *Pre-industrial economic growth and the transition to an industrial economy*. Em: *Early modern capitalism: economic and social change in Europe, 1400–1800*, editado e organizado por Maarten Prak. Londres: Routledge, 2005, pp. 92-93. Para Horlings, o salto para as “economias modernas” viria justamente a partir de mudanças institucionais que garantissem um maior alcance e centralização da legislação do Estado, organizações e cultura econômica viáveis e bem organizadas, dentre outras. Como tanto o debate em que está inserido quanto os objetivos de Horlings são muito distintos dos nossos, trataremos dessas questões no próximo tópico sem dialogar diretamente com seus argumentos.

fluxos monetários, etc.³⁹ Ainda assim, a mudança que ocorre do início ao fim do período que estudamos aqui é tão tremenda, que é muito razoável tomarmos como limitado o alcance de qualquer mercado nacional no início do século.⁴⁰

O importante a se notar é que, sob essas condições, o objetivo ao aplicarem-se grandes somas de recursos privados para o investimento dificilmente poderia ser o mercado interno,⁴¹ mesmo tratando-se de um período em que este se encontrava em expansão.⁴² O caminho mais rentável e de menor risco situava-se nas trocas entre os grandes centros urbanos e vias navegáveis ligadas ao Mediterrâneo ou ao Oceano, unidades agrícolas próximas aos centros urbanos e, crescentemente, nas manufaturas do sistema de *putting out* ou nas já localizadas nas cidades. Dentro de cada região, as oportunidades de atingir uma maior economia de escala, viabilidade técnica e organizacional de inovações era limitada conforme o acesso aos mercados internacionais e as maiores rotas de comércio regional, em geral às margens dos grandes rios.

³⁹ Vale enfatizarmos a diferenciação entre mercado interno e mercado nacional colocada aqui, pois os termos não são utilizados como sinônimos. Quando falamos em *mercado interno*, estamos nos referindo a todo tipo de produção voltada para a venda, que tenha seu início em um território dentro dos limites do espaço político de um dado país e tenha seu final, ou mercado consumidor, também dentro dos limites do próprio país, sem contar suas possessões coloniais distantes. Esse termo, bastante amplo, serve para distinguirmos a agricultura mercantil da agricultura camponesa de subsistência, também chamada de economia natural, e das várias formas de trabalho e relações de produção não-mercantis que ainda ocupavam um espaço significativo no mundo. A distinção com o que estamos chamando de *mercado nacional* aparece a partir da constatação de que, mesmo após a transição da produção para a forma de intercâmbio mercantil, a escala produtiva podia se manter majoritariamente pequena, organizada por famílias, seja de camponeses ou fazendeiros, que se mantinham no modo de vida rural, sofrendo com as idas e vindas do mundo dos grandes centros urbanos que era tanto menor quanto mais distante destes centros estavam, quanto mais distintas dos rios navegáveis e das estradas construídas. As grandes cidades não centralizavam apenas os setores mais dinâmicos da acumulação, o comércio, as finanças, as manufaturas e, no caso britânico, a indústria, como também eram os centros administrativos do Estado e o principal local onde produtos podiam passar pelo fisco: ao chegarem do campo, em Londres deparavam-se com os entrepostos concedidos à iniciativa privada para gerir as estradas, onde pagava-se uma taxa pela utilização e os produtos podiam ser fiscalizados por agentes da burocracia estatal; ao chegarem de outros países, nos portos encontravam esses mesmos oficiais. *O ponto que queremos destacar ao distinguir o mercado nacional do mercado interno é o maior grau de isolamento que o segundo permite em relação ao primeiro*, tanto para as trocas de grande volume, baseadas em produtos de baixo valor agregado em relação ao seu peso, quanto para o arbítrio do Estado Moderno e sua burocracia, que reconheciam as dificuldades crescentes de chegar até o campo mais distante mantendo a capacidade de supervisão e tributação segundo as normas da época. Pode-se acrescentar ainda a inacessibilidade maior do mercado interno com relação a aspectos culturais, pois, como veremos ao longo deste trabalho, o Estado Nacional Moderno (ou Estado-Nação), depende de alguma homogeneização da “cultura nacional”: no mínimo, uma língua, geografia e história comuns na mente de todos os seus cidadãos, o que só é possível mediante uma integração e distribuição com maior rapidez e maior escala, acelerando o rompimento do ritmo de vida dos rincões e das províncias antes distantes – o que, por terra, virá através da expansão das ferrovias. Por fim, apontamos que mercado nacional, neste trabalho, é um conceito sinônimo de economia nacional, embora para outros objetos e objetivo de estudo talvez distinguir um do outro possa ser apropriado.

⁴⁰ Essa discussão volta e meia retornará ao longo de todo o trabalho, mas os Tópicos “2.1 Ferrovias e Indústrias: a possibilidade de economias nacionais”, e o “3.2.1. A radicalização da concorrência: a conquista econômica” e o “3.2.2. Nacionalismo: a conquista das identidades” provavelmente são os que fornecem os elementos mais interessantes para esse debate.

⁴¹ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*, pp. 35-38. Ver também Mariutti, Eduardo Barros. *Colonialismo, Imperialismo e o Desenvolvimento Econômico Europeu*. São Paulo: Hucitec, 2009. pp. 156-166.

⁴² Parte significativa do investimento agrícola era não monetário ou pouco monetizado, feito diretamente pelos camponeses na melhoria das ferramentas, condições de plantio e colheita, ou na organização do trabalho e da forma de cultivo.

As grandes cidades portuárias eram, portanto, os centros da *acumulação* no mundo pré-industrial e, se o grosso da produção nacional era de gêneros agrícolas e vinha do campo, a conclusão ainda assim se mantém, pois era nas cidades em que se concentravam os sujeitos que articulavam as vias mais dinâmicas e volumosas do comércio regional e internacional, inclusive de gêneros agrícolas e minerais. Em outras palavras, através da regra simples do “comprar barato e vender mais caro” da maior parte de seus mercadores, e da sofisticação crescente dos mecanismos de seguro e crédito em desenvolvimento pelos grandes financistas, as cidades formavam a base constitutiva do mercado para toda a produção excedente e eram capazes de reter parte considerável das somas que movimentavam. A organização das principais vias comerciais era assim realizada pelo comércio monopolista, mediante instituições como: a Companhia de Comércio para articular os fluxos com as colônias; direitos exclusivos de uso dos portos (*Navigation Acts* na Inglaterra); pedágios urbanos (*turnpike trusts*, na Inglaterra); construção, compra e direitos de uso de canais e portos fluviais; as tarifas alfandegárias; etc. Elementos que podemos chamar de “concorrenciais” ficavam para as unidades comerciais menores, onde podemos incluir também as indústrias nascentes.⁴³

Assim, havia três modos principais, básicos e visíveis aos contemporâneos de fomentar a concentração de riquezas dentro do território de um país: primeiro, pelo aumento da produção especializada nas regiões agrícolas próximas aos centros urbanos (o que passava por estimular o despejo das populações rurais e a sujeição dos novos “trabalhadores livres” ao comando capitalista); segundo, pela ampliação do acesso às rotas internacionais de comércio ou ao maior controle sobre elas; terceiro, pela expansão da conquista colonial.

Ou seja, temos aqui a ligação entre as lógicas privadas e estatais, a relação entre a acumulação de riquezas e o controle sobre recursos estratégicos. Passamos agora para o segundo ponto ao qual nos referimos anteriormente, que apenas tangenciamos: *as diferenças nas práticas de controle e poder das elites e dos Estados*.

⁴³ Olhando dessa perspectiva mais ampla, qualquer noção de “capitalismo concorrencial” só seria possível se recortássemos como objeto “a produção”, deixando como “externos” à análise os aspectos simultâneos da realidade em que a produção se insere: os monopólios comerciais da distribuição, mais vastos e antigos, sobre a qual o crescimento da indústria será apoiado desde a sua gênese. Não acreditamos que esse método seja coerente com a metodologia e os objetivos deste trabalho que se propõe à enxergar justamente a simultaneidade entre transformações na concorrência e na rivalidade entre países, portanto rejeitamos criticamente o uso do termo “capitalismo concorrencial” não apenas neste trecho, mas também ao longo de toda esta dissertação.

Em um sistema interestatal, viabilizar a acumulação de recursos sobre quaisquer uma dessas vias implicava uma capacidade excepcional de assegurar vantagens sobre outros locais de produção e acumulação, notadamente sobre outros centros urbanos e grandes cidades portuárias. Garantir uma forte capacidade de expansão de longo prazo dessas vias passava necessariamente pela capacidade de manter o controle sobre sua rede de trocas e, portanto, era uma questão tanto militar quanto econômica,⁴⁴ indissociável dos conflitos geopolíticos existentes e das capacidades do Estado para administrá-los. Afinal, por que a França necessitou de banqueiros do exterior para articular a venda da Louisiana, ao invés de articular seus próprios banqueiros e recursos financeiros nacionais? O problema era que, no contexto de guerra projetado, a França seria isolada das praças financeiras de Londres e Amsterdam e seus banqueiros ficariam com títulos insolventes para o mercado de capitais francês, muito menos dinâmico que aqueles.⁴⁵ Veremos ainda, no próximo tópico, como essa diferenciação no acesso aos capitais privados internos e externos a seus países foi crucial na corrida entre as duas potências e na capacidade de mobilizar ao máximo um conjunto de recursos e forças humanas para a guerra e a vitória.

Assim, de modo geral, buscamos mostrar como, em um mundo assentado no campo e na produção rural, o sentido das estratégias privadas e estatais de acumulação apontava para o fortalecimento das cidades e do comércio, especialmente o grande comércio colonial e internacional, ambos dependentes da capacidade do Estado de prover mecanismos de ataque e defesa adequados à expansão mercantil e à manutenção dos vínculos estabelecidos; vimos que esse movimento mercantilista-colonialista não constituía um simples atavismo das relações feudais de poder que em tese prejudicaram o crescimento econômico, mas antes uma estratégia deliberada e consciente de *crescimento econômico* ao ampliar: o escopo da economia mundial e regional sujeita à intermediação dos maiores investidores disponíveis, os mercadores; a apropriação de riquezas nas mãos de intermediários que coparticipavam dos interesses geopolíticos governamentais; as fontes de financiamento da crescente burocracia estatal e das guerras, em detrimento das potências rivais.

⁴⁴ Horlings, Edwin. *Pre-industrial economic growth and the transition to an industrial economy*. Em: *Early modern capitalism: economic and social change in Europe, 1400–1800*, editado e organizado por Maarten Prak. Londres: Routledge, 2005, pp. 94-95.

⁴⁵ Os determinantes que levaram ao fracasso francês no início do século XVIII em criar uma instituição monetária central nos moldes do que a Inglaterra fizera em 1698 também comporia parte da resposta a essa pergunta, porém foge do escopo temporal deste trabalho entrar nessa discussão.

Essas relações ainda se restringiam em grande medida às regiões mais imediatamente próximas da Europa e do Atlântico. A Hegemonia Britânica do século XIX expandiu-se em influência direta e indireta muito acima desta rede. Até o fim do século XVIII, havia civilizações, como o Império Chinês, que eram capazes de defenderem-se de possíveis ofensivas europeias. Os países islâmicos, ainda que por vezes atacados militarmente por seus vizinhos europeus mais próximos, ainda possuíam um elevado grau de autonomia. As regiões ocupadas da África restringiam-se a apenas alguns trechos próximos do litoral, seu interior ainda grandemente intocado. Após a guinada da industrialização, esse quadro não se manteria, e os impactos dos critérios, dos métodos e das armas mobilizadas pelos mercadores e capitalistas europeus e principalmente ingleses já eram visíveis. Mesmo sobre este período anterior, Hobsbawm é enfático:

“Ainda assim, a rápida e sempre crescente expansão maciça do comércio e do empreendimento capitalista europeu minava a ordem social dessas civilizações; na África, com a intensidade sem precedentes do terrível tráfico de escravos, em todo o Oceano Índico, com a penetração das potências colonizadoras rivais, e no Oriente Médio e Próximo, através do comércio e do conflito militar. [...] O avanço decisivo foi feito pelos ingleses, que já tinham estabelecido o controle territorial direto sobre parte da Índia (especialmente Bengala), derrubando virtualmente o império Mughal, passo que os levaria no período [...] a se tornarem administradores e governantes de toda a Índia. Já então, a relativa fragilidade das civilizações não europeias, quando confrontadas com a superioridade militar e tecnológica do Ocidente, era previsível.”⁴⁶

No próximo tópico, veremos como a estrutura política e econômica prevalecente na Inglaterra diferenciava-se daqueles dos países continentais e apontaremos o impacto dessas diferenças para a conformação da Hegemonia Britânica após a vitória contra a França em 1815. Retomaremos também a discussão sobre os determinantes da Revolução Industrial, consolidando o núcleo econômico da Hegemonia Britânica do século XIX. Essas mudanças, veremos, eram indissociáveis da disputa pela hegemonia militar na Europa.

⁴⁶ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 42.

1.2 – A Ascensão Britânica

“...no estado presente da Europa, são as colônias, o comércio e consequentemente o poder marinho que devem determinar o balanço de poder sobre o continente. A Casa da Áustria, Rússia, e o Rei da Prússia são apenas potências de segunda categoria, assim como o são todas aquelas que não podem ir para a guerra a menos que subsidiadas pelos poderes mercantes.”

– Étienne François, duque de Choiseul e Ministro das Relações Exteriores da França, por volta de 1760 quando da Guerra dos Sete Anos⁴⁷

Vimos no tópico anterior como os limites impostos pelas circunstâncias estruturais de um mundo rural com poucos meios de transporte terrestres e lenta comunicação faziam com que as estratégias de manutenção e acumulação de poder e riquezas apontassem para o controle e expansão das rotas de comércio internacional e seus principais polos, as grandes cidades. Vimos ainda como a existência de centros comerciais e financeiros rivais davam uma dinâmica particular aos laços do dinheiro com qualquer estado nacional, dando aos mercadores-banqueiros uma posição privilegiada no sistema interestatal. Ao fazerem o elo entre a demanda crescente por recursos dos Estados em guerra e os maiores detentores de riquezas privadas da Grã-Bretanha, Estados Unidos e Europa, a influência desses mercadores estava em ascensão vertiginosa no fim do século XVIII e início do XIX. Entretanto, se é verdade que em Londres e Amsterdam essa institucionalidade da alta finança já estava enraizada na sociedade, em outros lugares os mercados financeiros ainda engatinhavam.

A rivalidade entre França e Inglaterra pela posição de supremacia no sistema interestatal definiu grande parte dos conflitos europeus entre as Guerras Anglo-Holandesas de 1652 e o fim das Guerras Napoleônicas em 1815. Durante todo o século XVIII nenhuma das duas potências foi capaz de conquistar o país hegemônico anterior, os Países Baixos, de forma a internalizar suas grandes conexões comerciais e aliá-las às suas estruturas mais robustas de

⁴⁷ No original: “...in the present state of Europe it is colonies, trade and in consequence sea power, which must determine the balance of power upon the continent. The House of Austria, Russia, the King of Prussia are only powers of the second rank, as are all those which cannot go to war unless subsidized by the trading powers.” Citado em Kennedy, Paul Michael. *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. Random House, 1987, pp. 113. Op. Cit. Rosinski, H. *The Role of Sea Power in the Global Warfare of the Future*, Brassey’s Naval Annual, 1947, pp. 103.

Estado, população e exércitos, o que levaria a uma rápida subida ao topo.⁴⁸ Assim, frustrada a tentativa de incorporação direta pela via militar, a alternativa desses países rivais passava por incorporar não as Províncias em si, mas suas fontes de riqueza e poder:⁴⁹ o comércio, a navegação e o controle parcial do Atlântico – por vezes incluindo também zonas da periferia Ibérica pertencentes à Portugal ou à Espanha. Contudo, esses países começavam a empreitada ultramarina muito depois dos pioneiros Portugal e Espanha e, principalmente, dos próprios Países Baixos, de forma que tinham de lidar com posições inimigas já consolidadas nas principais conexões do comércio mundial. Para fazer frente a esse problema estratégico, esses países, através do mercantilismo francês e britânico, “tiveram de reestruturar a geografia política do comércio mundial”.⁵⁰

Essa reestruturação se apoiou em três elementos principais, que não devem soar estranhos à luz da nossa discussão anterior: a colonização direta, a escravatura capitalista e um certo “nacionalismo econômico”.⁵¹ Trataremos mais a fundo cada um desses pontos, dando grande ênfase à estratégia britânica e apontando as múltiplas interações entre eles. Devemos notar também o elevado grau de generalidade dessas afirmações, cabendo-nos também precisar melhor de quem, onde e quando estamos falando.

⁴⁸ Arrighi, Giovanni. *O Longo Século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo*. São Paulo: editora Unesp, 1996, pp. 46-48.

⁴⁹ Analisamos previamente no Tópico 1.1 as formas de estratégia possíveis de serem adotadas para ampliar a apropriação nacional de riquezas em um contexto onde predomina a lógica do capital mercantil.

⁵⁰ Ibid, pp. 47-49.

⁵¹ Ibid, pp. 49.

1.2.1. As terras distantes e o controle pelo espaço marítimo

Sabemos que o comércio era benéfico não apenas para os mercadores, mas também para as receitas públicas e até mesmo para os donos de terras, sendo a forma mais imediata e eficiente disponível, junto à conquista, para acumular grandes volumes de riquezas. Efetivamente, contudo, os benefícios das grandes empreitadas comerciais dependiam do estabelecimento da segurança do reino ante seus rivais – outras potências europeias com sistemas mercantilistas similares, que competiam entre si pelo comércio, território e prestígio nacional – França, Países Baixos e, em menor escala, Espanha⁵² –, rivalidade expressa por exemplo nas leis e na guerra do corso e em formas agressivas de diplomacia.

Historicamente, podemos identificar três características específicas do mercantilismo britânico quanto à colonização e a escravatura. Em primeiro lugar, contavam com uma elevada flexibilidade comercial e eficiência do setor econômico privado na Bretanha se comparado com o rígido mercantilismo dirigido pelo Estado das demais potências europeias. Em segundo, implementaram uma política de fundação de colônias permanentes, uma estratégia distinta da fundação de feitorias e entrepostos que eram os meios convencionais de expansão colonial de seu tempo. Por fim, o Estado britânico era fortemente ligado aos interesses do setor privado através do poder naval, impostos governamentais e empréstimos, que permitiram o florescimento e expansão do comércio oceânico mesmo tratando-se de uma era de guerras internacionais.⁵³ Analisaremos mais atentamente cada um desses pontos.

Na Inglaterra, mercadores e homens de negócios buscavam os governos por ajuda na abertura de mercados e na quebra dos monopólios locais, além de suporte naval e militar para as trocas. As relações entre esses interesses privados e o governo inglês eram colocadas em pauta

⁵² Morgan, Kenneth. *Mercantilism and the British empire, 1688-1815*. Em O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 165-169.

⁵³ Segundo Kenneth Morgan, essa característica do regime mercantilista britânico configura um tipo de governo que ele denomina de “Estado Fiscal-Militar”, *ibid*, pp. 167. O termo não foi empregado aqui. Pressupõe-se que uma denominação geral para as políticas do governo britânico contenha alguma capacidade explicativa que ajude a entender as peculiaridades em análise. Contudo, fica a questão: havia alguma organização estatal no período que o autor analisa (1688 – 1815) que não fosse amplamente embasado na organização das relações entre rendas fiscais e gastos militares? A análise do autor do regime mercantilista britânico levanta pontos importantes que distinguem a Inglaterra dos países continentais, porém essa denominação específica de “Estado Fiscal-Militar”, a nosso ver, é de pouca serventia. Para denominar o conjunto de práticas comerciais, governamentais e institucionais organizadas especificamente e com maior eficiência e escala pela Grã-Bretanha, propomos a utilização do conceito de *sistema mercantilista britânico*.

pelos defensores mais explícitos do sistema mercantilista britânico – Pitt e Burke, por exemplo – e, ademais, a possibilidade de ascender socialmente pelo rápido enriquecimento era sem dúvida mais bem aceita na Inglaterra que em qualquer outro país europeu antes da Revolução Francesa, o que corroborou para que houvesse um relacionamento mais estreito e desimpedido entre os setores privados mais dinâmicos e o aparato estatal.⁵⁴ Assim, em 1765 a Companhia das Índias Orientais ganhava responsabilidade pela administração de Bengala, adicionando nada menos que 20 milhões de pessoas aos domínios britânicos mediante sua empreitada comercial. Apenas depois de passados quase meio século e apropriadas dezenas de milhões de libras, a intensificação dos conflitos entre britânicos, franceses e os estados Mughal levaria a Coroa a tomar para si a responsabilidade direta pela manutenção e expansão da presença britânica naquela região do globo, em 1813.⁵⁵ Vale dizer, existiam vozes contrárias às interferências do governo no livre jogo das forças privadas mesmo quando em subsídio a elas – cujo maior nome sem dúvida era Adam Smith –, porém a ideia de que seria possível conquistar ganhos geopolíticos (ou mesmo econômicos) aplicando em todos os casos alguns ideais universais do liberalismo econômico era pouco aceita nos campos comerciais e fiscais dos quais o Estado dependia – as liberdades do mercado eram mais fortemente defendidas pelos agentes ligados aos interesses da produção manufatureira e industrial locais, onde por vezes a presença estatal por intermédio do sistema legislativo e jurídico era vista como impeditiva ao pleno avanço da indústria e da divisão social do trabalho.⁵⁶ Não é difícil entender o porquê dessa visão. Em um período de guerras constantes, reduzir deliberadamente a capacidade fiscal do Estado, ou romper com proteções que garantiam certa estabilidade interna ao reino, eram com razão deixadas de lado face ao que entendiam como sendo as ameaças externas.

⁵⁴ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 35-38. Ver também Morgan, Kenneth. *Mercantilism and the British empire, 1688-1815*. Em O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 165-167.

⁵⁵ Morgan, Kenneth. *Mercantilism and the British empire, 1688-1815*. Em O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 175.

⁵⁶ A política inglesa era dominada pelos interesses dos senhores proprietários de terras (landlords), dominância que seria mais fortemente contestada apenas nas imediações da reforma parlamentar de 1832, que garantiu aos industriais e financistas maior acesso à cadeiras do parlamento. Cf. Cain, P. J. e Hopkins, A. G. *Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas II: New Imperialism, 1850-1945*. Em: *The Economic History Review, New Series, Vol. 40. No. 1* (1987). Blackwell Publishing. Disponível em: www.jstor.org/stable/2596293. Acessado em 03/07/2012, pp. 510-512. E também Howe, Anthony. *Restoring Free Trade: the British Experience, 1776-1873*. Em: O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 193-213. Contudo, ainda assim não se pode colocar uma primazia dessas classes na política britânica antes da queda das Corn Laws em 1846. Trataremos desse ponto mais adiante no Tópico 1.2.

Quando dizemos que o *sentido* da acumulação era dado pela circulação dos capitais, deve-se entender que há uma centralidade da questão do comércio colonial e das políticas a ele associadas. *Nesse sentido*, a Grã-Bretanha apostou em uma estratégia distinta na fundação de suas colônias, permitindo o estabelecimento de colônias permanentes ao invés de apenas as convencionais feitorias. O diferencial estratégico dessas colônias era uma redução substancial nos custos de defesa do território, pois deixava de ser de responsabilidade direta da Coroa: os próprios residentes tinham de arcar com esses gastos de defesa ou mesmo das missões de ocupação e expansão, enquanto o ônus em termos de recursos financeiros, humanos e físicos eventualmente destruídos nos conflitos entre fronteiras ficava também para as famílias de colonos. Contudo, essa era, na estratégia colonial britânica, apenas uma das linhas de frente, centrada na rota para as Índias e no Norte das treze colônias. A Inglaterra também fez uso das conhecidas colônias de donatários, similares às capitanias hereditárias fundadas pelos portugueses no Brasil, e colônias da Coroa, que eram diretamente controladas pela realeza britânica. Ademais, o estado inglês passou a estimular a criação de vínculos comerciais dentro da própria colônia e da colônia com a Inglaterra, ampliando o pagamento de impostos ao mesmo tempo em que um número cada vez maior de pessoas era mobilizado *indiretamente* a participar dos custos de manutenção do expansionismo territorial e comercial britânico. Assim, as guerras empenhadas em nome da Inglaterra cada vez mais custeavam a si mesmas.⁵⁷

A capacidade britânica de estender-se territorialmente através da colonização estava fortemente relacionada com o acesso à mão-de-obra escrava. Conforme sintetiza Arrighi, “a escravatura capitalista foi parte condição e parte resultado do sucesso da colonização direta”.⁵⁸ Essa relação advinha da escassez de mão-de-obra latente nos territórios recém-colonizados. Uma vez que nem sempre era possível subjugar as populações nativas através da coerção e havia limites naturais claros à velocidade do crescimento vegetativo, o crescimento econômico e as trocas internacionais entre metrópole e colônia passavam a depender dos esforços em obter, transportar e utilizar escravos principalmente africanos nas Américas. A dinâmica traduzia-se em um “virtuoso” circuito de crescimento econômico para os ingleses, que, além de em 1775 já possuírem o controle sobre mais terras e população nas Américas que seus maiores rivais, viam

⁵⁷ Arrighi, Giovanni. *O Longo Século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo*. São Paulo: editora Unesp, 1996, pp. 49-52.

⁵⁸ *Ibid*, pp. 49.

no rápido crescimento das cidades portuárias inglesas ligadas ao comércio colonial o reflexo em solo britânico do sucesso nos esforços da colonização direta e da escravidão capitalista: Liverpool, base do comércio de escravos; Bristol, ligada ao açúcar da Companhia das Índias Ocidentais, e Glasgow, movimentada pelo monopólio governamental de tabaco.⁵⁹

O terceiro ponto que indicamos relaciona-se com o sucesso das empreitadas privadas e coloniais britânicas, porém também é um importante nexos com o terceiro elemento da ascensão britânica elencado por Arrighi, que, influenciado por List, classificou como “nacionalismo econômico”. Delinear as relações mútuas entre os interesses privados e estatais nos esforços mercantilistas britânicos é um ponto importante, porém só acrescenta subsídios reais para a questão da hegemonia britânica na medida em que esses esforços são bem sucedidos, isto é: do ponto de vista interno à Inglaterra, temos de mostrar como, especificamente, o governo obtinha fundos suficientes não apenas para custear as várias empreitadas, mas também para transformá-las em aumento das receitas públicas através da arrecadação de impostos; já do ponto de vista do sistema interestatal, temos de comparar esses mecanismos do Estado Inglês com o praticado pelas outras potências europeias, pois só assim podemos afirmar que *foram as políticas e a gestão do mercantilismo britânico que levaram a uma ascensão da Inglaterra no período*.

Apontamos anteriormente que o longo século XVIII fora um século permeado por guerras e rivalidades europeias. A Inglaterra foi, nesse quesito, o país que passou o maior número de anos envolvido em combates diretos e, contudo, conseguiu superá-los com relativa facilidade,⁶⁰ sem degradar suas condições internas ao ponto de despertar revoltas de grande magnitude que ameaçassem a ordem estabelecida. Temos na trajetória histórica e mais geral britânica, portanto, um forte indício de que esse Estado conformava características específicas que o permitiam lidar com as múltiplas pressões de um esforço de guerra com relativa estabilidade nas estruturas social, fiscal e econômica.

Subordinada à base material britânica que discutimos, a dívida pública inglesa torna-se um fator bastante elucidativo dessa questão.⁶¹ Em 1697, a dívida pública nacional inglesa era

⁵⁹ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 43-53. Ver também Morgan, Kenneth. *Mercantilism and the British empire, 1688-1815*. Em O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 175-179.

⁶⁰ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 32-42.

⁶¹ Há uma altíssima correlação entre gastos militares e o aumento da taxa de juros dos títulos públicos ingleses. Ver gráfico na Figura 9 nos Anexos deste trabalho, ou direto na fonte em Benjamin, Daniel K.; Kochin, Levis A. *War, prices, and interest rates*:

de £16,7 milhões de libras. Em 1815, essa cifra encontrava-se em £744,9 milhões.⁶² Isto é, ao longo do século XVIII o Estado Inglês foi capaz de aglutinar um volume tão grande de financiamentos ao ponto de multiplicar por 44 vezes o tamanho do seu endividamento, chegando em 1815 com uma dívida pública nominal que era três vezes maior que sua própria renda nacional.⁶³ Nenhuma outra potência europeia contemporânea ou passada havia sido capaz de fazer um movimento semelhante, muito menos sem rachar a confiança dos interesses credores e o apoio das classes subalternas. A dívida pública nacional mostrava o seu poder como pressuposto para a existência de um mercado de dinheiro funcional e bem organizado.

De modo geral, o diferencial britânico para mobilizar recursos nessa ordem de grandeza residia em duas frentes. Primeiro, em seu sistema de impostos. Na Inglaterra, desde a Revolução Gloriosa as principais receitas do governo deixaram de ter como pilar principal a cobrança de impostos diretos, sobre a propriedade, terras, etc. e passaram a se embasar em formas de tributação indireta, que incidia na produção dos bens a serem comercializados – como o imposto dos selos e outros impostos sobre produtos: em 1713, três quartos das rendas do governo vinham dessa forma de tributação indireta, incluindo aqui os impostos alfandegários que outros Estados também dispunham. Os tributos invisíveis provaram-se uma fonte sólida de recursos, ao mesmo tempo em que centralizavam na Coroa e sua burocracia a responsabilidade pelos repasses dos impostos coletados. Em 1690, o governo central inglês contava com 3.214 oficiais responsáveis por coletar as receitas do governo federal e apenas 147 oficiais ligados a todas as outras funções do governo; em contrapartida, em 1815 os responsáveis pelas receitas públicas subiram para 21.112 e aqueles ligados às outras funções subiram para 3.486. Especialmente durante o período das guerras napoleônicas verificou-se o maior e mais rápido avanço: de 1797 a 1815 foram adicionados 6.230 membros a esse corpo burocrático.⁶⁴

A martial solution to Gibson's paradox. In: *A retrospective on the classical gold standard, 1821-1931*. University of Chicago Press, 1984, pp. 587-612.

⁶² Morgan, Kenneth. *Mercantilism and the British empire, 1688-1815*. Em O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 175-179.

⁶³ O'Brien, Patrick K. *Fiscal exceptionalism: Great Britain and its European rivals from Civil War to triumph at Trafalgar and Waterloo*. Em: O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 253-254. Arrighi também salienta a importância dessas questões, porém em um nível menor de detalhamento. Cf. Arrighi, Giovanni. *O Longo Século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo*. São Paulo: Editora Unesp, 1996, pp. 164-165.

⁶⁴ Hoppit, Julian. *Checking the Leviathan, 1688 – 1832*. Em: O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 284.

A segunda frente de mobilização de recursos vinha dos próprios mecanismos de financiamento da dívida pública nacional. A partir da fundação do Banco da Inglaterra em 1695, o sistema da dívida pública foi ganhando uma complexidade crescente. A capacidade de financiar o Estado é, objetivamente, a capacidade de tornar-se, sem qualquer esforço além do simples dispêndio de capital, um coparticipante do negócio *per excellence* do estado: a coerção,⁶⁵ seja na forma de tributação, forças policiais internas ou na forma de império ultramarino. Na prática, a compra dos títulos da dívida pública inglesa sequer traduzia-se em verdadeiros dispêndios de capital aos seus credores, pois, sendo o título mais seguro e abundante disponível, era facilmente trocado e renegociado entre os capitalistas ingleses, e ainda rendiam os sempre bem-vindos juros do serviço da dívida. Esse sistema foi um dos principais motores do Estado Nacional Moderno e seu *mecanismo basculante*: os Estados mais fortes tendem a obter maior credibilidade dos financistas que, ao investir seu capital, provém os recursos e ampliam as possibilidades de expansão desse Estado em um ritmo superior ao dos demais, apontando-o para a expansão.

Em contrapartida, os oponentes continentais dos britânicos não contavam com um sistema semelhante, ou ao menos comparável em escala e racionalização administrativa. A visão dos governos da França e Espanha correspondia às suas bases materiais, menos avançadas na mercantilização e na dominação burguesa; embasava-se assim na tributação direta – sobre a terra, construções, posse de bens, uso de recursos, laços de nobreza, formas de tributo que representavam certa dependência territorial e demográfica do sistema tributário.⁶⁶

Um caso curioso ilustra bem essas diferenças. Em 5 de outubro de 1804, um esquadrão naval britânico atacou um esquadrão espanhol que chegava carregando ouro e prata das américas – a Batalha do Cabo da Santa Maria. Os britânicos tomaram conhecimento de um

⁶⁵ Tilly, Charles. *Coerção, Capital e Estados Europeus*. São Paulo: Edusp, 1996. É no mínimo curiosa a relação disso com a afirmação clássica de Marx de que a dívida pública constitui a “única parte da riqueza nacional que é realmente objeto da posse coletiva dos povos modernos”. Cf. Marx, Karl. *O Capital - Crítica da economia política, Volume I*. São Paulo: Centauro Editora, 2005, pp. 872-874.

⁶⁶ Ver O’Brien, Patrick K. *Fiscal exceptionalism: Great Britain and its European rivals from Civil War to triumph at Trafalgar and Waterloo*. Em: O’Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 254-258. A discussão posterior que faremos acerca do sistema de impostos e dívidas britânicas e europeias está embasada fortemente nas reflexões desse autor. Contudo, não concordamos com suas conclusões: neste texto, O’Brien busca explicar a ascensão britânica no sistema interestatal através de explicações institucionais e minimizando o papel do império ultramarino, fazendo uso de contrafactuais e análises economicistas do tipo custos/receitas, apenas. Levantamos o ponto dos impostos e do financiamentos não para, contrafactualmente, apontarmos uma primazia natural-institucional presente naquele país, mas sim para diferenciarmos seu modo de operação dos seus rivais europeus e mostrarmos como o inegável vasto império ultramarino será bem sucedido na construção das grandes cidades britânicas e em conformar um mercado essencial para a indústria nascente, como também para uma gestão eficaz e razoavelmente estável de um estado imerso em grandes rivalidades internacionais por poder.

tratado secreto entre a Espanha e a França, onde aquela transferiria 72 milhões de francos anualmente para Napoleão. Embora a Grã-Bretanha e a Espanha ainda não estivessem em guerra declarada, os britânicos consideraram que isso seria apenas questão de tempo e ordenaram o ataque ao esquadrão espanhol. Na época, e até pelo menos 1856, a Lei do Corso vigorava nos mares tanto na lei quanto na prática: se dois países estivessem em guerra declarada, qualquer navio nacional estava autorizado a abordar e saquear navios do país inimigo, e os espólios da conquista seriam leiloados em seu país de origem, com os saqueadores tendo direito a uma parte dos ganhos, ficando outra parte ao fisco. Esse mecanismo era outro meio de expressão da aliança entre as frotas mercantes, acumuladoras de capital, e o poder bélico dos estados modernos: *cada navio mercante era ao mesmo tempo uma unidade econômica e uma unidade militar*, capaz de se defender e atacar violentamente, se necessário, ou, no caso do corso, se *conveniente*. A Batalha da Santa Maria foi assim como uma “guerra preventiva de corso”, com uma brutal vitória britânica sobre a Espanha, que declararia guerra aos britânicos pouco tempo depois – e sofreria uma derrota naval ainda mais catastrófica na Batalha de Trafalgar, em 1805, batalha em que afundou também a marinha francesa.

O que os britânicos provavelmente não suspeitavam era que a Espanha não tinha a menor condição de prover os 72 milhões de francos anuais aos franceses. Mais tarde naquele mesmo ano, Napoleão ficaria transtornado ao saber dessa ‘moratória’ espanhola. Eis que aparecem novamente os mercadores-banqueiros de nossa história. Coube a Gabriel-Julien Ouvrard (1770-1846), importante financista francês do período, arquitetar um engenhoso esquema para transportar o Tesouro de Vera Cruz do México espanhol até a França.⁶⁷ Para fazê-lo, teriam que lidar com o sério risco que correriam ao furar o bloqueio naval britânico para que não se repetisse a tragédia de Santa Maria. Em Madrid, Ouvrard convenceu o Rei Charles IV da Espanha a assinar um tratado de comércio dando acesso aos portos do México (o nome de quem teria acesso foi deixado em branco, para que Ouvrard completasse conforme a necessidade dos barcos que transportaria o tesouro); em troca, ele concederia um grande empréstimo à Espanha, que teria como lastro o tesouro que seria carregado – uma forma inteligente de instaurar

⁶⁷ Marichal, Carlos. *Bankruptcy of Empire: Mexican Silver and the Wars Between Spain, Britain, and France, 1760-1810*. New York: Cambridge University Press, 2007, pp. 154-183. Como aponta o autor, os detalhes dessa negociação sigilosa têm aparecido aos poucos. A narrativa que compomos aqui conjuga contribuições de mais de uma referência bibliográfica, porém o trabalho de Carlos Marichal é central.

confiança na empreitada, ainda que houvesse poucos motivos reais para tanto. Contudo, para que a operação fosse bem-sucedida, seu risco teria que ser diminuído ainda mais.

Ouvrard tinha contato com Henry Hope, o mesmo mercador-banqueiro que ajudara a financiar a compra da Louisiana no ano anterior, sujeito que vimos no Tópico 1.1 – vale notar também como o mundo pode ser pequeno para os poucos que conseguem tocá-lo de cima e à distância. De posse de uma autorização para comercializar com o México, o francês imaginava ser capaz de convencer os Hope – e, em seguida, os Baring em Londres – de que seria muito lucrativo apoiar o transporte do tesouro mexicano. Os Hope aceitaram e passaram a informação para Sir Francis Baring, que por sua vez tentaria convencer o Primeiro Ministro Addington a permitir a passagem dos navios sob o argumento de que “estimularia o comércio Britânico”. O governo britânico aceitou, desde que navios britânicos e neutros fossem incluídos no esquema de Ouvrard que concedia acesso aos portos espanhóis nas Américas. Os Baring, mediante seus contatos privilegiados nos Estados Unidos, fariam ainda a ponte com mercadores americanos em New Orleans (agora de domínio dos EUA) e em Vera Cruz para garantir a passagem segura das quatro fragatas que carregariam o tesouro espanhol. Em troca, os mercadores pediram igualmente a inclusão de seus nomes no tratado que garantia o livre comércio com os portos espanhóis.

No final das contas, entre 1805 e 1808, enquanto durou a operação, os mercadores americanos, junto com os Baring e os Hope, transportariam pelo menos mais de 800 mil libras em ouro e prata do tesouro mexicano para os bolsos dos mercadores-banqueiros e seus agentes na Europa devido ao complexo mecanismo financeiro que foi criado, enquanto os americanos ganhariam somas semelhantes. Enquanto essa alta classe mercantil holandesa, britânica e americana garantia o acesso aos portos espanhóis nas américas, em 1806 Napoleão mandaria Ouvrard para a prisão em decorrência do fracasso em obter grandes somas de recursos, somado aos problemas financeiros pelos quais passava o Banco da França onde ele era diretor. Vemos também como, embora em guerra declarada, duas potências europeias, usando o dinheiro e uma garantia de livre acesso comercial como mediadores de suas relações sociais, conseguiam chegar a um acordo sobre a espoliação do tesouro de uma terceira potência menos relevante e alheia às posições das peças no tabuleiro que estava jogando. No último quartil do século, como veremos no Tópico 3.2, “Guerras Capitais”, esses acordos e negociações se estenderiam para todas as regiões do globo, sendo cada vez mais tensos os ajustes necessários para fazê-los acontecer.

De volta às guerras napoleônicas, temos que o imperador francês, um soldado, era praticante da lógica usual de expandir os recursos através dos impostos e da conquista.⁶⁸ A lógica de expandir a base fiscal através da inclusão de territórios, domínios e posses, bem como população, que antes ficavam além dos limites da tributação governamental, traduz a visão territorial. Na prática, apontava para a conquista e a incorporação formal de territórios e populações. O que é importante notarmos é como esse movimento extensivo por si mesmo não conseguia provocar uma retroalimentação entre expansão do Estado e expansão das receitas: em geral, eram mais significativas as alterações que as novas regiões anexadas provocavam na dotação total de rendas e posses sob o controle estatal (*estoques* de propriedade) do que a mensuração exata do total de impostos que viriam, ou deveriam vir, a partir das mesmas (*fluxos* de renda), enquanto um comércio bem estabelecido assegurava justamente o caminho inverso: que *através dos fluxos* obtém-se o *acesso aos estoques* de riqueza – como o tesouro mexicano, mas poderia também ser algum produto de uma manufatura alemã, o algodão das plantações de escravos dos estados unidos, ou o açúcar brasileiro; não faltam opções.

Além disso, a visão territorialista-demográfica do sistema tarifário baseava-se na criação de critérios universais confiáveis e centralizados para realizar a administração de longo alcance dos impostos: o acesso, coleta e despacho das taxas cobradas para os lugares onde pudessem ser gastos pelos governantes – reis, príncipes e ministros. Ampliar pela via demográfica a base fiscal significava aumentar o aprofundamento e a penetração das cobranças dos monarcas e das oligarquias até os limites em que eram capazes de forçar maiores taxas a domicílios e lugares já localizados dentro de seus domínios.

Na realidade, o sistema de cobrança de impostos praticado no continente era terrivelmente ineficiente em comparação com o sistema britânico, do ponto de vista da busca sistemática de interesses geopolíticos de expansão. O sistema continental dirigia os monarcas, príncipes e oligarquias para o caminho da dependência dos clientes do patrimonialismo e da administração da cobrança de impostos, que virtualmente controlavam o processo de providenciar ao governo central com os meios indispensáveis para a renovação e sobrevivência contínua nas rivalidades interestatais. As tensões financeiras sofridas pela França nas imediações

⁶⁸ Wechsberg, Joseph. *The Merchant Bankers*. Dover Publications, 2014, pp. 49.

da Revolução Francesa, bem como a longa existência independente de diversos Estados Germânicos, são exemplos de lugares onde essa lógica estava longe de ser rompida.

Da parte das finanças públicas, o continente também contava com grandes bloqueios políticos às aspirações das classes capitalistas em ascensão, não podendo contar com um sistema amplo, coordenado ou abundante de participação privada na gestão das contas públicas, pelo menos até a Revolução Francesa romper com parte da nobreza na França.⁶⁹ Porém, a própria revolução social naquele país traduz os problemas que o governo francês passava para lidar com os esforços da guerra recorrente: mesmo com a vitória contra os ingleses na guerra pela independência americana, a ampliação de gastos promovida pelo estado francês para participar da guerra provava-se acima das suas capacidades de reestabelecer uma ordem econômica e social estável no país. De fato, a tentativa de recrudescer as imposições aos camponeses e à classe burguesa em prol dos interesses de uma monarquia nobiliárquica corroborou para a desestabilização geral e o levante da Revolução.

No extremo oposto, a Inglaterra, que na ocasião perdera sua maior e mais importante colônia, conseguiu arcar com esse ônus sem sofrer uma grande crise interna – os fortes laços mercantis construídos ao longo do tempo entre os Estados Unidos e a Inglaterra permitiram que esta continuasse a se beneficiar da especialização produtiva fundada no regime escravista do Sul daquele país, que tinha nas importações inglesas de algodão sua principal fonte de recursos; ademais, tanto o Norte quanto o Sul do país continuavam dependentes da importação de produtos ingleses.⁷⁰ Como reconheceu o próprio Thomas Jefferson na carta que enviara para Livingston negociar o tratado da Louisiana em Paris entre 1802 e 1803:

“Está além de qualquer dúvida que os capitais abrem novos canais; pois nada é mais natural para os mercadores cujo capital é pequeno do que se contentarem em fazer o papel de mercadores corretores ou comissionados para aqueles que podem supri-los com bens sem o uso de qualquer crédito; e por essa razão a Inglaterra não perdeu nada com a independência da América. Seus capitais imensos criaram uma dependência monetária, que substituiu em uma relação comercial a supremacia que ela perdera no governo.”⁷¹

⁶⁹ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 32-42 e 71-94. Ver também Wallerstein, Immanuel. *The Modern World-System: Centrist Liberalism Triumphant, 1789-1914*. 4 vols. Vol. 4. California: Academic Press, 2011, Introdução e Cap. 1.

⁷⁰ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 49-53.

⁷¹ Trecho da carta apresentada ao governo francês por Livingston, Ministro Americano em Paris, sobre a questão das vantagens que o território da Louisiana poderia representar para a França. No original: “It is beyond doubt, that capitals open new channels; for nothing is more natural for merchants whose capital is small, than to content themselves with acting the part of Broker or Commission-Merchants, to those who can supply them with goods on no credit; and for this very reason, England lost nothing by

Além disso, o sistema inglês de tributação através de invisíveis continuava a trazer receitas tarifárias da América independente à Coroa, pela reexportação de bens, serviços de transporte e navegação e o comércio de escravos. O caso da guerra de independência e o impacto relativamente pequeno que a derrota acarretou na economia inglesa seria um argumento importante para as novas forças políticas que defendiam a diminuição do império formal ou a liberalização do comércio colonial ao longo da primeira metade do século XIX.⁷²

Em contrapartida, no continente os problemas relacionados ao fisco e ao financiamento do Estado eram latentes, e novamente a história é um juiz implacável. Podemos ver o resultado desses sistemas distintos de gestão estratégica de recursos privados e governamentais ao observarmos como os Estados europeus reagiram diante do teste último de sua eficiência em financiar e organizar seus recursos materiais e humanos – a guerra.⁷³ A derrota da França de Napoleão em 1815 foi o golpe de misericórdia sobre aquele país. A Inglaterra surgia como uma potência naval, imperial, mercantil e crescentemente industrial sem rivais no sistema mundial.

O resultado do esforço de guerra na Grã-Bretanha era uma população faminta, aumento dos impostos, desequilíbrio completo das contas públicas e um excesso de capacidade produtiva ociosa derivado da queda dos gastos para o esforço de guerra. Contudo, a derrotada França, bem como os demais países Europeus, sem dúvida encontrava-se em uma posição muito pior, com a desconstrução do império napoleônico e os levantes pró-independência das colônias da América Latina.

Nesse movimento, a Inglaterra conformou um Estado e um sistema de acumulação mercantilista de capitais que, ao centralizar a administração de recursos-chave – os impostos e o financiamento do Estado, bem como criar uma administração *de fato* burocrática – e desvincular do controle direto da Coroa atividades mais custosas e que exigiam maior flexibilidade de resposta – como a defesa de fronteiras nas colônias permanentes ou a dominação de longa

the independence of America. Her immense capitals have created a monied dependence, which in a commercial relation, replaced the supremacy she had lost in the government.” Rodriguez, Junius P., ed. *The Louisiana Purchase: A Historical and Geographical Encyclopedia*. ABC-CLIO, 2002.

⁷² Howe, Anthony. *Restoring Free Trade: the British Experience, 1776-1873*. Em: O’Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 193-213.

⁷³ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 38-41.

distância na Ásia –, possibilitou, sinteticamente, a formação embrionária de um regime eficiente na definição de objetivos geopolíticos e na coordenação dos meios necessários para alcançá-los, em suas várias frentes: *econômica* – a rentabilidade nos negócios era um critério indispensável para definirem-se os objetivos –; *fiscal* – a possibilidade de manter a segurança dos pagamentos dos credores do Estado através da expansão das receitas, bem como manter os gastos de uma burocracia crescente –; e *militar* – incentivos aos gastos com a Marinha Real, como o *Navigation Act* e a política ‘*Blue Water*’, bem como uma política que mantinha a marinha mercante e de guerra em constante operação. De fato, a parte mais difícil e custosa aos estados era manter uma esquadra em operação constante, equipada com bons marinheiros preservando sua saúde e alimentação. A situação insular inglesa tornava viável um modo marítimo de defesa nacional, bem como benefícios para a manutenção desse sistema em tempos de paz através da marinha mercante e da fundação de postos permanentes de manutenção naval no ultramar.⁷⁴ Da parte social, a defesa do lucro e dos interesses capitalistas já era uma direção clara das políticas do governo,⁷⁵ de forma que uma relativa estabilidade social era mantida através de leis como as *Poor Laws* e do protecionismo aos interesses agrários que detinham ampla representação no Parlamento.⁷⁶

⁷⁴ Sobre o sistema inglês de suporte ao poder naval nos tempos de paz e de guerra, marinha mercante ou militar, ver Baugh, Daniel A. *Naval Power: what gave the British navy superiority?*. Em: Prados de la Escosura, Leandro. (org) *Exceptionalism and Industrialization: Britain and its European Rivals, 1688-1815*. New York: Cambridge University Press, 2004.

⁷⁵ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 43-49. Isso não implica dizer que não havia um arraigado interesse tradicional, conservador e elitista na cultura e na política britânica. Os senhores de terras (*landlords*) dominaram a representação no Parlamento até o final da década de 1840, e mesmo após esse período continuariam influentes na política britânica. Contudo, na medida em que mesmo a riqueza dessa elite de prestígio social herdado vinha crescentemente das vias capitalistas e não feudais de acumulação, temos que a organização social crescentemente em torno do lucro era mais desimpedida e não implicava necessariamente em uma ruptura com a estabilidade social em vigor. Discutiremos o problema da relação entre mobilidade social e impasses políticos na Grã-Bretanha mais a frente no tópico 2.2, “Ordem liberal e Hegemonia Britânica”. O conflito, no caso britânico, vem quando o interesse das classes ricas em ascensão passa a ser conflitante com o forte protecionismo exigido para manter elevada a importância do setor agrícola interno do qual o interesse fundiário dependia.

⁷⁶ Nesse ponto não podemos deixar de criticar a afirmação – impossível de ser defendida historicamente, vale dizer – de Carlos Alonso Barbosa de Oliveira, quando diz que “(...) o fato de a expansão externa ter sido realizada durante e após os movimentos revolucionários significa que esse movimento foi conduzido por um Estado já sob controle da burguesia, e que os interesses da aristocracia não mais se faziam presentes, podendo então a ação governamental concentrar-se essencialmente na captura de circuitos mercantis e de mercados para a produção nacional.” Oliveira confunde uma *política* de incentivo a certos interesses burgueses com *controle burguês* da política, confusão que fica clara na má interpretação da citação que ele coloca de Hobsbawm na página seguinte. Eram os reformadores de 1830-1832 irracionais por querer mudar um sistema que já os representava? Como mencionamos, a aristocracia fundiária britânica era receosa da manutenção de um exército forte em solo nacional, preferindo direcionar os recursos do Estado para a Royal Navy. Apoiar a conquista de mercados externos era assim um ponto de comum acordo entre aristocratas e a burguesia mercante britânica. Cf. Oliveira, Carlos Alonso Barbosa de. *Processo de Industrialização: do Capitalismo Originário Ao Atrasado*. São Paulo & Campinas: Editora Unesp; Unicamp, 2003, pp. 154-155.

Os outros países europeus, mais arraigados nas relações feudais de produção, tinham de lidar com dificuldades maiores ao buscar interesses geopolíticos expansionistas. A nobreza ou mesmo reis e ministros nem sempre eram a favor da completa destruição da ordem social tradicional para defender o acúmulo dos lucros. Não que este não fosse buscado, mas o faziam dentro dos rígidos limites que a manutenção de uma nobreza privilegiada impunha à radical transformação das relações agrícolas e servis em relações capitalistas, assim como a mobilidade social das classes de mercadores burgueses por vezes esbarrava em impedimentos políticos, problemas que a sociedade britânica havia enfrentado com antecedência.⁷⁷ A Revolução Francesa provocaria exatamente essa mudança radical na questão da ascensão social e dos interesses capitalistas, porém as garantias conquistadas pelos camponeses tornariam suas vidas mais independentes e menos precárias, sendo pouco benéfica para a aceleração de um método “capitalista” particular de produção e acumulação⁷⁸ – a indústria. Juntamente com a amarga derrota em 1815, deixaria os franceses longe na corrida para superar a Grã-Bretanha, corrida que, ao longo do século XIX, seria marcada pelo crescimento da Alemanha e dos Estados Unidos. No início do século, a Grã-Bretanha possuía, e por um longo período foi eficiente em manter e aprimorar, fortes vantagens diante de seus rivais para empreender uma missão mercantilista-colonialista em larga escala, com amplo apoio dos setores privados proprietários e os interesses estatais. A ascensão da hegemonia britânica à posição de líder no sistema interestatal, influenciando-o e colhendo seus frutos – veremos no tópico 2.2 –, provocará mudanças substantivas em todos os países que almejassem reconquistar uma posição importante no cenário mundial.

Por hora, nada demonstrava melhor o enorme avanço e sucesso britânico que o crescimento que se via em Londres. A *City Londrina* era, já em fins do século XVIII, o maior centro internacional – superando Amsterdã –, maior mercado de produtos coloniais, distribuição e reexportação; as relações financeiras entre os grandes detentores de capital ingleses e o Estado consolidou também em Londres o grande centro financeiro britânico; os mercadores que lá negociavam coordenavam pessoas, produtos e capital do mundo inteiro, cumprindo a função de integrar a vasta economia do Império Britânico. A formação das grandes cidades portuárias na

⁷⁷ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 50-54.

⁷⁸ *Ibid*, pp. 64-69.

Inglaterra era indissociável ao movimento mais geral do mercantilismo britânico e das relações financeiras levantadas pelas companhias de comércio e pelo próprio governo. Porém, como vimos no tópico anterior, está também intimamente ligada aos movimentos internos à economia inglesa, fundamentalmente o longo processo de remoção dos camponeses do campo, a expropriação de seus meios de produção e a expansão da agricultura capitalista.

Os dois processos evidentemente só podem ser entendidos em conjunto: ao mesmo tempo em que a expansão ultramarina engendrava a acumulação de capital nas cidades, o processo secular de acumulação primitiva e capitalista nas regiões da agricultura permitia uma produção agrícola que se adaptava mais rapidamente às alterações na demanda por grãos que poderiam ser causadas, por exemplo, por longos períodos de esforços na guerra que drenariam mão-de-obra do campo para o embate militar. A produção interna de gêneros agrícolas deixava de ser voltada para o próprio consumo e direcionava-se para atender ao mercado. Ao mesmo tempo, esse mercado existia devido às demandas dos próprios camponeses que agora se encontravam sem os meios para prover seu próprio sustento.

Devemos acessar agora uma última pergunta crucial sobre a ascensão britânica à posição de não ter rivais à altura no sistema interestatal: qual foi o papel da indústria fabril nesse processo?

1.2.2. A indústria nascente em seu contexto histórico

“(...) eles não fizeram nenhum segredo de que esperavam que a execução do plano do governo gerasse o maior dos desconfortos; que metade dos impostos não poderiam ser pagos em consequência; que o comércio e a agricultura seriam praticamente arruinados; em suma, que a maior das confusões seria o resultado: tal como exatamente eles queriam.”

– James Maitland (1759-1839), Lorde de Lauderdale, ao introduzir e apresentar uma petição dos mercadores de Londres à Câmara dos Lordes sobre qual era a política monetária do Banco da Inglaterra por eles desejada, em 21 de maio de 1819.⁷⁹

A conjugação das forças em movimento na sociedade britânica, a saber: a existência de mão-de-obra livre e capacitada;⁸⁰ disponibilidade da tecnologia da produção mecanizada e motorizada; capital disponível para ser investido; existência de mercados capazes de absorver os produtos industriais; a formação de grandes centros urbanos; uma agricultura capaz de sustentar suas três funções durante um processo de industrialização⁸¹ e algum prestígio social fundado no lucro; são pré-condições necessárias para o surgimento do novo modo de produção – a indústria fabril.

Porém, antes de qualquer coisa, devemos atentar para o fato de que, embora saibamos que a Inglaterra do século XVIII atendia esses requisitos, isso não é suficiente para explicarmos o surgimento dos métodos industriais de produção precisamente no tempo em que surgiram e menos ainda na sua forma particular, a indústria algodoeira.

Primeiro, os contemporâneos não viam, nem era possível verem, nenhuma evidência clara de que a fábrica era superior a outras formas de aplicação de recursos.⁸² O que os detentores de capital sabiam era maximizar os ganhos a seu tempo: comprar barato e vender caro. Além

⁷⁹ Tradução livre. No original: “(...) as they made no secret that they expected the greatest distress to be produced by the operation of the plan of the government; that half the taxes could not be paid in consequence; that commerce and agriculture would be nearly ruined; in short, that the greatest confusion would be the result: which was exactly what they wanted.” Ver o documento anexo número 5 para a petição na íntegra.

⁸⁰ Analisaremos a questão das capacidades técnicas da mão-de-obra da Revolução Industrial em outro momento.

⁸¹ A saber, “aumentar a produção e produtividade de modo a alimentar uma população não agrícola em rápido crescimento; fornecer um grande e crescente excedente de recrutas em potencial para as cidades e as indústrias; e fornecer um mecanismo para o acúmulo de capital a ser usado nos setores mais modernos da economia”. Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 43-49.

⁸² Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 43-49.

dessa regra simples, era evidente que maximizar o giro dos investimentos, de forma a ter sempre ter em mãos capital disponível para ser reaplicado, aumentava a rentabilidade das aplicações e minimizava o risco individual das mesmas. Assim, investimentos maiores em capital fixo – manufaturas e meios de produção em geral, com alguma exceção à compra de terras – eram evitados na medida do possível,⁸³ ou feitos apenas mediante garantias substanciais de que seu retorno seria certo: monopólios oficiais, subsídios do Estado, suporte militar, etc.⁸⁴

Assim, a indústria tal como a imaginamos, consolidada no prédio fabril e dispondo de amplo número de máquinas para auxiliar os trabalhadores, veio muito mais tarde que o simples atendimento daquelas pré-condições elencadas. A técnica industrial-manufatureira e mesmo o motor a vapor eram conhecidas dos ingleses bem antes do final do século XVIII, porém a organização destas era feita pela ampliação do sistema de *putting out* e, no máximo, nas manufaturas, cujo investimento em capital fixo era muito menor. Para realizar o investimento em uma *fábrica*, essa aplicação deveria ser capaz de, primeiro, gerar ganhos substanciais imediatos e, segundo, dispor de alguma segurança de que o mercado para seus produtos duraria tempo suficiente para pagar o dispêndio inicial realizado.

É apenas a partir do crescimento do sistema mercantilista britânico que temos um processo onde o já conhecido investimento na unidade industrial torna-se cada vez mais atrativo. A consolidação de diversos mercados internacionais (monopolizados ou não), a ampliação das rotas seguras de comércio e de meios de transporte capazes de escoar a produção, a conformação de um regime escravista de produção capaz de fornecer as matérias primas necessárias à indústria a baixos preços e grandes quantidades, tudo isso sobredeterminado pelo agressivo apoio governamental aos grandes interesses britânicos privados de enriquecimento, colocará a indústria no patamar de “grau de investimento” necessário.

Em outras palavras, ao menos do ponto de vista da política externa da Grã-Bretanha, *a indústria algodoeira era parte do sistema mercantil*, reforçando-o através da ampliação da sua

⁸³ A ideia do crescimento autossustentado, do investimento que gera sua própria demanda, enquanto fonte dominante da multiplicação das riquezas nacionais era completamente desconhecida e não surpreende que o fosse, pois seria sobretudo falsa: discutimos anteriormente como o mercado interno era pouco conectado e dinâmico, de difícil transporte de mercadorias em larga escala. Como essa discussão é controversa, foge dos nossos objetivos abordá-la mais a fundo. Acreditamos que relembrar a inexistência de um mercado nacional basta para invalidarmos a aplicação da tese do investimento que gera a sua própria demanda na industrialização originária inglesa baseada em têxteis.

⁸⁴ Mariutti, Eduardo Barros. *Colonialismo, Imperialismo e o Desenvolvimento Econômico Europeu*. São Paulo: Hucitec, 2009. pp. 156-166.

rentabilidade, receitas tributárias e dinamismo produtivo e comercial. O aumento da importância relativa da maquinofatura para a dinâmica econômica e a ascensão ao posto de potência da Grã-Bretanha dá-se conforme o desenvolvimento dessa indústria gestava dentro da sociedade britânica tendências divergentes com o poder estabelecido. Podemos agrupar essas contradições em dois processos: o primeiro, de quebra de monopólios, aumento da pressão concorrencial e dos conflitos sociais; o segundo, de maturação de diversas atividades do setor de serviços e transportes – discussões que apenas iniciaremos, pois serão retomadas nos tópicos 2.1 e 2.2.

Por hora, a revolução industrial é fundamentalmente a revolução do algodão.⁸⁵ As capacidades técnicas da mão de obra para a produção manufatureira do algodão eram conhecidas, e o mercado para um bem elementar como a vestimenta era tão amplo quanto o número de pessoas alcançáveis por esse mercado, de forma que a demanda por têxteis não era apenas visível como seus ganhos, caso conseguissem uma monopolização expressiva, seriam também potencialmente ilimitados. Ela surgiu nas mediações das grandes cidades portuárias, Bristol, Glasgow, Liverpool, Lancashire e Londres, fundada desde seu nascimento no mercado de exportação. A correlação entre a produção de têxteis britânica e os mercados coloniais e de escravos era altíssima.⁸⁶ Boa parte dos escravos era comprada com algodão indiano e, quando esse fornecimento cessava por conflitos militares, a região de Lancashire entrava em cena como uma indústria de substituição de importações, fornecendo têxteis como os insumos necessários ao comércio de escravos – quase o total das exportações de algodão daquela região ia para os mercados americano e africano.⁸⁷ Segundo o índice de Deane & Cole, a produção industrial voltada para mercados exportadores em 1800 era 440% maior do que a produção de 1700, enquanto a produção industrial voltada para o mercado doméstico havia crescido apenas 50%.⁸⁸

⁸⁵ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 49-54.

⁸⁶ De relance, gostaria de balizar aqui as críticas de André Arruda Villela quanto à relação entre o Sistema Colonial e a industrialização. Embora os “superlucros” como acumulação necessária para o investimento industrial parecem de fato ser um axioma teórico ainda não demonstrado (e, com base nos dados e pesquisas que tive oportunidade de ler, provavelmente equivocado), a relação entre industrialização e as colônias parece ser mais forte e difícil de ser rebatida se tomarmos a importância dos mercados externos para a industrialização britânica. O papel da “acumulação primitiva” estaria assim antes em abrir organizações sociais alheias ao mercado europeu para as trocas monetárias e de mercadorias manufaturadas. Embora não desenvolveremos o argumento aqui, é possível que esse debate tenha girado em falso pela ênfase demasiada nas colônias do atlântico e no tipo de relação metrópole-colônia estabelecida principalmente por Portugal, ou Portugal e Espanha, quando, ao menos no século XVIII, o “pote de ouro” estava na Ásia, principalmente na Índia. Cf. Villella, André Arruda. *Exclusivo metropolitano, “superlucros” e acumulação primitiva na Europa pré-industrial*. Topoi, v. 12, n. 23, p. 4-29, 2011.

⁸⁷ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 49-54.

⁸⁸ Deane, Phyllis; Cole, W. A. *British economic growth, 1688-1959: trends and structure*. Vol. 8. Cambridge: Cambridge University Press, 1967, pp. 78.

O crescimento da indústria do algodão era explosivo. De uma produção de 3,65 mil quilômetros de tecido em 1785, chegaria à quantia de 1,85 milhões de quilômetros em 1850. Suas importações de algodão bruto no mesmo período subiram de 5 mil toneladas para 267 mil toneladas. A indústria britânica prosperava articulando de um lado os regimes escravistas das Américas à sua rede de importações e, de outro, o comércio internacional tornava-se sua grande rede de *dumping* de manufaturados têxteis a preços decrescentes; concomitantemente e não sem relação com essa forma de desenvolvimento da indústria, sua supremacia naval e militar consolidava-se diante do conflito com a França, já com a vitória esmagadora na Batalha de Trafalgar, em 1805.

As pressões de mercado encadeadas pela indústria do algodão são bem ilustradas por Hobsbawm ao apontar a enorme queda no custo da libra peso de fio-duplo, um dos produtos acabados da indústria têxtil. Em 1784, custava 11 shillings e 11 pence (aproximadamente 12 shillings), enquanto já em 1812 custava apenas 2 shillings e 6 pence (2,5 shillings) e em 1832 custava 11 ¼ pence (aproximadamente 1 shilling), ou seja, uma queda de 91,7% no preço final. O custo da matéria-prima também se reduz, porém em menor escala: de 2 shillings para 1,5 shillings no intervalo 1784-1812, e de 1,5 para 0,6 shillings no intervalo 1812-1832 (queda de 70% no custo da matéria prima). A margem para a remuneração de lucros e pagamento de outros custos, como salários, que era inicialmente próxima de 9 shillings, cai para 1 shilling em 1812 e depois para 0,3 shillings (4 pence) em 1832, ou seja, apresentou uma queda de 97%!⁸⁹

A rentabilidade dessa indústria só poderia ser mantida mediante um crescimento contínuo e igualmente explosivo do volume total de vendas, para compensar no giro a tendência à queda das margens de lucro, movimento que aconteceu com a expansão em massa da produção algodoeira e da plataforma exportadora de mercadorias.

Convenientemente, a redução em mais de 90% do preço dos manufaturados têxteis, aliada ao agressivo Estado britânico cuja política fundava-se no lucro, tornava possível aos produtos ingleses penetrar em mercados onde antes encontravam forte resistência dos governos locais, oferecendo justamente as possibilidades de crescimento explosivo necessárias ao capital industrial. Hobsbawm cita o caso da Índia como o maior exemplo desse processo: a partir de 1820, o país, que até então exportava têxteis de maior qualidade a baixos preços para a Grã-

⁸⁹ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 78.

Bretanha e por vezes inibia um desenvolvimento maior de sua indústria, passou a ser sistematicamente desindustrializada pela inundação de produtos baratos Britânicos, tornando-se o mais importante mercado colonial britânico ao longo de todo o século XIX e início do XX. A Companhia das Índias Orientais, cujas tropas mobilizavam nada menos do que 150.000 pessoas em 1805⁹⁰ (em 1782 eram 115.400),⁹¹ veria seu principal negócio de compradora de têxteis indianos ser radicalmente modificado, também conforme a própria Coroa assumia o empreendimento no continente asiático. Rompia-se assim não apenas certa proteção de acesso ao mercado interno indiano como o monopólio comercial da Companhia, cujos interesses eram colocados em segundo plano ante os novos interesses de acesso britânico geral à Índia. Na América Latina, movimentos de independência abriam antigos mercados coloniais aos ingleses, que prontamente reconheciam a independência dos novos Estados. Ou mesmo antes da independência, como o caso da abertura dos portos no Brasil em 1808, quando, em parte por retribuição ao transporte da Coroa Portuguesa pelo Atlântico, e em parte em troca do direito de acesso aos portos ingleses por navios portugueses, foi dada uma tarifa reduzida muito privilegiada aos produtos britânicos que chegavam aos portos do então Brasil Colônia, prestes a virar Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves.

Havíamos apontado como a expansão do comércio internacional permitia em tese não apenas a penetração dos produtos ingleses em outras regiões, mas também que a produção de outras regiões se voltasse para o mercado britânico – produção não apenas de matérias-primas, mas também de alimentos agrícolas e da pecuária. Contudo, o sistema mercantilista inglês, liderado politicamente pela elite de capitalistas-fidalgos (*gentlemanly capitalists*) ligados à agricultura, contava com tarifas protecionistas (alfandegárias) fortes para que a possibilidade de importação de grãos baratos de outras regiões produtoras não prejudicasse seu interesse agrícola estabelecido, voltado para o suprimento do mercado interno e os ganhos da renda da terra. Houve uma iniciativa na década de 1780 para que essa política protecionista fosse repensada, porém, em 1793, com o início da guerra contra a França revolucionária, os argumentos a favor das proteções

⁹⁰ A Companhia das Índias Orientais era uma organização econômica privada maior do que seria mesmo a maior das indústrias do início do século XX em número de funcionários ativos. Já no início do XIX, a Companhia era uma organização com uma estrutura organizacional hierarquizada e burocrática, financiada por ações emitidas em bolsa. Unia a participação de civis com a organização também militar das unidades navais e dos exércitos de ocupação em terra compostos principalmente por mercenários. Retomaremos algumas particularidades da Companhia das Índias Orientais ao longo do Capítulo 2.

⁹¹ Black, Jeremy. *Great Powers and the Quest for Hegemony*. New York: Routledge, 2008, pp. 89.

tarifárias foram revitalizados diante das necessidades de financiamento do Estado e da manutenção da estabilidade social interna para impedir uma eventual sublevação das massas.

Industriais e financistas, contudo, imaginavam que após o fim das guerras essas medidas seriam repensadas. Futuramente, em 1830 na reforma parlamentar, mas com mais força ainda em 1846 quando da aprovação das Corn Laws, seria inserido um elemento de forte conflito entre as elites britânicas que revelaria de forma nítida a ruptura que havia emergido entre a manutenção dos interesses e do privilégio da elite agrária e os interesses dos demais setores da sociedade (veremos isso mais de perto no Tópico 2.2). Mas, ainda em 1817, a publicação das críticas de David Ricardo – ele mesmo um mercador de descendência holandesa que lidava com papéis da dívida pública britânica – inseria-se nesse contexto, fortalecendo os argumentos dos industriais contra o rentismo do campo. A cisão vinha em um período conturbado: deflação de preços, crises alimentares e desemprego foram a marca dos anos 1815-20.

A competição generalizada de uma indústria com baixas barreiras à entrada, por sua vez, somava a queda vertiginosa nas margens de preço e lucro e implicava em uma pressão por maiores reduções no nível de salários, para que se preservasse o excedente individual dos capitalistas industriais britânicos. Com a via política de redução de custos bloqueada pelos interesses proprietários de terras, a tendência geral dos industriais era, primeiro, desvalorizar a mão-de-obra existente; segundo, ampliar a produtividade do trabalho através de novas revoluções na técnica industrial. Individualmente cada industrial cuidava de fazer os salários recuarem ao mínimo possível, bem como manter a jornada de trabalho extensa. Com a generalização do motor a vapor, as máquinas não demandavam mais a força motriz bruta do corpo humano para tocar a produção manufatureira e se abria espaço para o emprego das mãos mais finais e sensíveis das mulheres e crianças⁹² no reparo mais cuidadoso exigido pelo complexo maquinário. Se a princípio a renda monetária familiar advinha basicamente do trabalho assalariado masculino, procede que o salário de subsistência desse trabalhador deveria ser suficiente para suprir as necessidades materiais não apenas dele próprio, mas também de sua família. Ao pressionarem os salários dos chefes de família abaixo do limite da subsistência familiar e abrirem as portas para o trabalho infantil e feminino, as mulheres e crianças eram pressionadas à complementar a renda

⁹² Para um retrato mais detalhado do papel do trabalho infantil durante a revolução industrial, ver Humphries, Jane. *Childhood and child labour in the British industrial revolution*. Cambridge University Press, 2010.

familiar, agora insuficiente, do pai de família. O resultado desse movimento era a multiplicação da força de trabalho disponível para a produção fabril sem o respectivo aumento dos custos do trabalho: mantinha-se o critério da subsistência do trabalhador, porém o mesmo salário que antes era pago apenas pelo trabalho do chefe da família, que sustentava os demais, agora era pago entre ele, sua mulher e seus filhos.⁹³

Contudo, havia limites físicos e fisiológicos para a magnitude da exploração a que submetiam o trabalhador, e talvez a máxima de que os salários seriam sempre aqueles do nível de subsistência tenha sido um dos poucos consensos da economia política inglesa. Ricardo cristalizou os argumentos teóricos em prol da redução do custo de reprodução da mão-de-obra: o preço dos grãos deveria ser reduzido para que fosse possível pagar menores salários. Enquanto isso, na medida em que os custos do trabalho tornavam-se excessivos diante da queda nas margens, a pressão era por novas revoluções na técnica produtiva. A produtividade do trabalho advinda de melhorias técnicas permitia poupar mão-de-obra; ao aumentar a oferta de mão-de-obra disponível, era possível reduzir os salários mantendo-se o tempo de exploração do trabalhador dentro da fábrica, com ampliação dos lucros. Ou seja, vemos que concomitantemente ao desenvolvimento das forças produtivas acirrava-se o conflito de classe entre capitalistas industriais e o operariado na crise da economia britânica do início do século XIX.

Não tardaria para que a longa série de choques e problemas econômicos do país levasse ao radicalismo das massas. Em 1819, o inchaço dos grandes centros urbanos e a concentração de trabalhadores provocada pelo empreendimento fabril, aliada ao exemplo de força dos populares vindo da França, preparou o terreno para que a classe trabalhadora do maior distrito industrial da Inglaterra se organizasse para responder aos problemas de sua época. O resultado foi o trágico episódio do Massacre de Peterloo, ou Batalha de Peterloo, cujo próprio nome foi dado como uma sátira à suposta “glória” britânica alcançada na vitória contra Napoleão

⁹³ Marx, Karl. *O Capital - Crítica da economia política, Volume I*. São Paulo: Centauro Editora, 2005, Capítulo 13: Maquinaria e Grande Indústria. O debate em torno da qualidade de vida no Reino Unido durante o processo de industrialização ainda é um tema quente na historiografia britânica. Para números mais atualizados, ver Feinstein, Charles H. *Pessimism perpetuated: real wages and the standard of living in Britain during and after the Industrial Revolution*. The Journal of Economic History 58.03, 1998: 625-658. Sobre o aumento da ocupação feminina, infelizmente estatísticas confiáveis só estão disponíveis para os anos a partir de 1841. Contudo, há indícios de que a tendência tenha sido próxima da que relatamos. Entre 1841 e 1851 por exemplo, o emprego de mulheres duplicou nas atividades relacionadas com a produção de têxteis e vestimentas – eram 558 mil e passaram para 1,126 milhões. Na agricultura, mais que triplicaram – de 83 mil em 1841 para 229 mil em 1851. Embora não tenhamos as estatísticas para os anos anteriores, é razoável que com valores menores as taxas de aumento seriam ainda superiores às do período 1841-1851. Ver Mitchell, Brian R. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988, pp. 104.

na vitória na Batalha de Waterloo e o contraste com as péssimas condições de vida da base da população em solo britânico. Na ocasião do Massacre de Peterloo, entre 60 e 80 mil trabalhadores da região de Manchester marcaram um encontro em praça pública para pressionar por reformas parlamentares. O governo, composto pelo setor mais conservador da elite da época, reprimiu prontamente a realização, com tropas do exército avançando sobre a multidão desarmada, matando mais de dez pessoas e ferindo centenas. O incidente motivaria o governo a passar novas medidas de repressão e contenção de organizações populares, e a situação política em 1819-20 parecia tender a uma rebelião popular agressiva.

Politicamente, o impacto dessas demonstrações é mais difícil de ser mensurado.⁹⁴ Os industriais eram a favor da reforma parlamentar e da quebra do protecionismo agrícola, porém se colocavam em um meio de campo contrário tanto aos movimentos de massa quanto à elite agrária estabelecida no Parlamento. A possibilidade de um projeto em aliança com as demandas populares caminhar para pedidos pelo sufrágio universal ou um ataque contra a propriedade – uma sombra irreversível que a França jacobina imprimira no pensamento conservador da época⁹⁵ – pressionava os industriais para uma aliança com os outros interesses proprietários, das elites fidalgas da terra e das finanças, mesmo que por vezes tivessem de renunciar às práticas políticas que fossem de seu maior interesse econômico.⁹⁶ Sem despontar uma resolução que ao mesmo tempo fosse capaz de acalmar as massas, garantir as margens de lucro da indústria e a estabilidade política, a estrutura interna da sociedade britânica cambaleava diante das forças colocadas em movimento pelo seu próprio sucesso na arena internacional. Contudo, com industriais, proletários e a elite agrária em conflito constante, as elites do setor de serviços

⁹⁴ A dificuldade vem das derrotas sucessivas dos protestos, porém, em um prazo muito mais longo do que a esquerda desejaria, as reformas acabaram sendo implementadas. Nesse tema, Wallerstein defende o polêmico argumento de que o período entre o massacre de Peterloo e a Reforma Parlamentar de 1832 foi um período onde o governo britânico adaptava o método de gerir uma sociedade frente às agitações crescentes em torno da ideia da democracia: uso rápido e direcionado da violência e da repressão para impedir radicalismos em um primeiro momento, e implementação gradual das reformas necessárias após a repressão, misturando o conservadorismo político da manutenção da ordem vigente e da estabilidade social com valores liberais moderados de progresso econômico aliado a legitimidade popular. Curiosamente, o raciocínio já se fazia presente na obra de Maquiavél. Ver Wallerstein, Immanuel. *The Modern World-System: Centrist Liberalism Triumphant, 1789-1914*. 4 vols. Vol. 4. California: Academic Press, 2011, Introdução e Capítulo 1.

⁹⁵ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010. pp. 191.

⁹⁶ Cain, P. J. e Hopkins, A. G. *Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas I: The Old Colonial System, 1688-1850*. Em: *The Economic History Review*, New Series, Vol. 39. No. 4 (1986). Blackwell Publishing. Disponível em: www.jstor.org/stable/2596293. pp. 508.

encontrariam um espaço crescente para se colocarem como a nova liderança interna, no que passamos para o próximo ponto, a depressão econômica do período 1815-1820.⁹⁷

Antes de tudo, ela não é explicada somente pelo término do esforço de guerra. O governo havia se endividado muito com os grandes detentores privados de capitais e, conforme apontamos anteriormente, a dívida pública nominal chegava a três vezes o valor da renda nacional. Assim, a prioridade no pós-guerra foi a “ortodoxia econômica”: aumento da carga tributária e redução do gasto público para priorizar o pagamento do serviço da dívida. Os financiadores da dívida pública eram não só a elite agrária, mas também os grandes mercadores e banqueiros que vinham desde o início do século XVIII amontoando fortunas com os negócios em torno do sistema mercantilista britânico e eram coparticipantes do sucesso do Império. Se já no século XVIII a elite agrária via com certa desconfiança a ascensão desses setores na esfera pública, que copiavam sua cultura de lazer e consumo conspícuo, após 1815 a influência desse setor havia se tornado uma realidade incontornável e, como os negócios dessa nova elite tinham pouca relação com a manutenção de uma agricultura interna forte, aqueles que não faziam a transição do manejo da terra para o manejo de papéis sentiam-se muito mais ameaçados por essa classe de modos semelhantes aos seus do que pelos truculentos industriais.⁹⁸

Mas os serviços não dependiam apenas do fornecimento de crédito para conseguir crescer. Apontamos anteriormente como a indústria expandira exponencialmente seu volume de vendas, compensando no giro e na quantidade as perdas com as margens de lucro. Decorre desse crescimento que a expansão da indústria têxtil e a acumulação de capital nas mãos dos industriais era *necessariamente* concomitante com a ampliação das redes internacionais de distribuição de suas mercadorias, da gestão do transporte e do comércio naval e dos serviços ligados a eles, principalmente os financeiros (seguros, corretagem e financiamento). Em outras palavras, *atrás das mercadorias havia uma festa de negócios*. Assim é que ao crescimento em importância estratégica da indústria de bens de consumo inglesa correspondia uma ascensão igual ou maior do setor de serviços nas grandes cidades da Grã-Bretanha, cujo núcleo sem dúvida era Londres.

⁹⁷ Ver Documento 3 nos Anexos sobre a pressão do setor financeiro de Londres sobre o Primeiro Ministro e a Câmara dos Lords britânica. Retomaremos a discussão em mais de um momento.

⁹⁸ Cain, P. J. e Hopkins, A. G. *Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas I: The Old Colonial System, 1688-1850*. Em: *The Economic History Review*, New Series, Vol. 39. No. 4 (1986). Blackwell Publishing. Disponível em: www.jstor.org/stable/2596293. pp. 507-508.

Se do ponto de vista econômico os ganhos desses setores distintos cresciam em proporção direta nesse período, do ponto de vista político, a situação se complicava. Enquanto a indústria polarizava os donos das fábricas com a massa de trabalhadores explorados – e era por isso vista pejorativamente pelas elites contemporâneas como a “linha de frente da luta de classes”⁹⁹ –, os serviços da City promoviam a formação de um estrato de classes médias de advogados, contadores e profissionais liberais mais bem remunerados e letrados, cujos padrões de vida encontravam-se em ascensão e culturalmente os distinguiam do proletariado urbano e rural. As elites organizadas dessa classe eram os grandes mercadores e banqueiros, que aliavam as novas demandas dessa população que surgia do processo de desenvolvimento econômico (como uma sociedade organizada mais em torno da seleção meritocrática do que pela tradição e o privilégio) com o prestígio social necessário para que se colocassem como “líderes naturais” na política.¹⁰⁰ Os chefes da indústria, a despeito da sua riqueza crescente, dificilmente tinham acesso aos escalões da alta elite inglesa, que giravam em torno do lazer, da política e das escolas públicas na qual os filhos desses ricos eram educados e formavam laços de solidariedade – onde, Peter Cain enfatiza, não sem algum exagero, a questão da falta de tempo a que os industriais estariam condicionados para exercer tais funções. Contudo, os industriais de fato se colocavam entre a cultura dessa elite, que também crescia com a riqueza capitalista, e a tecnologia da qual essa própria riqueza dependia – o ambiente sujo das fábricas, o ar cinza do carvão mineral e o controle da força de trabalho através da crua exploração capitalista. Na medida em que a riqueza industrial vinha de lidar com máquinas e não pessoas, seu investimento inicial era baixo e permitia uma rápida ascensão econômica, essa classe de dirigentes das fábricas não detinham as qualidades vistas como necessárias para instigar confiança na política, e a hostilidade que sofriam, aliada ao grande número e pequena dimensão das indústrias que dificultavam a formação de uma organização política forte, minavam a autoridade que sua riqueza poderia ter lhes gerado.¹⁰¹

Além da questão política, podemos ressaltar ainda a enorme importância do setor de serviços para a economia britânica. O gráfico abaixo mostra como durante praticamente todo o século XVIII e até 1830 a Grã-Bretanha operou com déficits crescentes na balança comercial,

⁹⁹ Ibid.

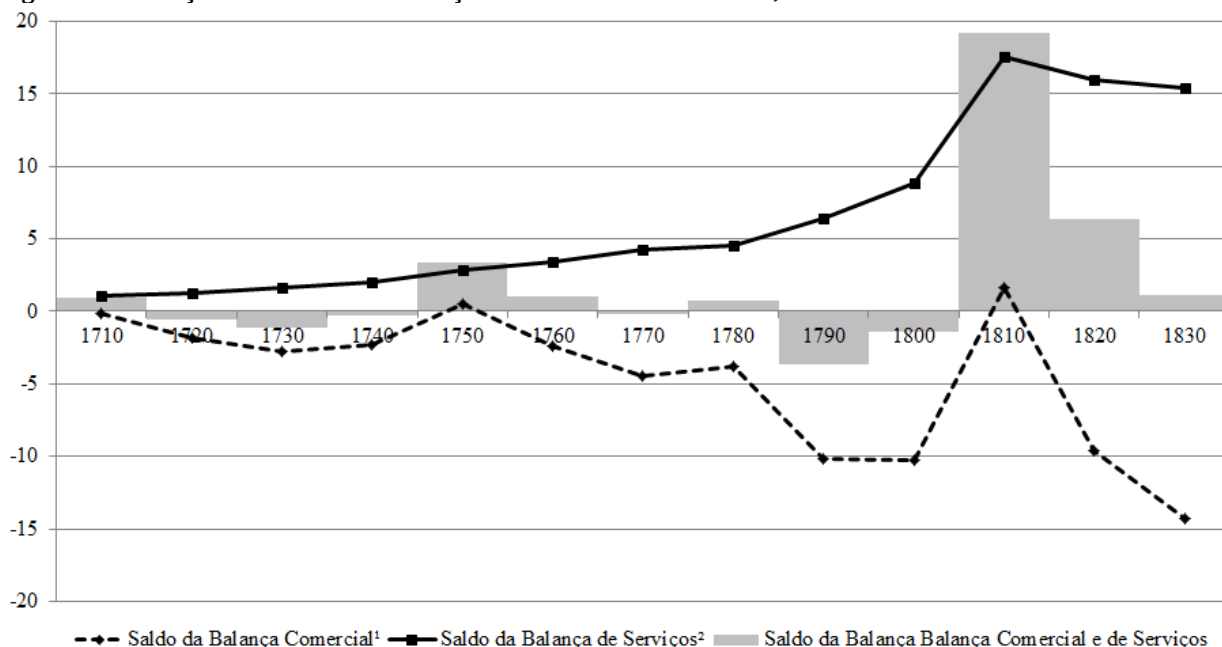
¹⁰⁰ Ibid, pp. 508.

¹⁰¹ Ibid, pp. 507-510.

onde se incluem os ganhos com a reexportação de produtos manufaturados, venda de produtos industriais, dentre outros, tendência que seria mantida ao longo de todo o século XIX.¹⁰² Enquanto esse déficit apenas crescia, o balanço de pagamentos era compensado por saldos positivos e crescentes na balança de serviços, que envolve os lucros do comércio, fretes, seguros, corretagem e pagamentos de juros.

A indústria, por sua vez, era crescentemente apoiada nos mercados de exportação. Em 1700, 14% do produto industrial bruto era exportado. Em 1801, esse número já se encontrava em 41%, e continuaria a subir, passando dos 60% no início da década de 1850.¹⁰³ Esteban chega a argumentar que possivelmente de 50 a 79% de todo o produto industrial adicional gerado entre 1780 e 1801 tinha os mercados externos como destino final.¹⁰⁴

Figura 3 - Balança Comercial e de Serviços Britânica de 1710 a 1830, em milhões de libras correntes



Notas: ¹: O saldo da balança comercial agrega as exportações líquidas, os gastos de turistas e perdas por roubo ou contrabando, e os ganhos ou perdas com a venda de barcos.

²: O saldo da balança de serviços agrega os ganhos com fretes, seguros e outras atividades correlatas, os lucros do setor comercial, e os pagamentos líquidos de juros e amortizações.

Fonte: Elaboração própria, adaptado do excelente trabalho de Brezis, Elise S. “*Foreign capital flows in the century of Britain’s industrial revolution: new estimates, controlled conjectures.*” *The Economic History Review* 48, n. 1, 1995. pp. 49.

¹⁰² Para o período 1830-1900, ver a Figura 4 na página 139 deste trabalho.

¹⁰³ Esteban, Javier Cuenca. *The rising share of British industrial exports in industrial output, 1700–1851.* *The Journal of Economic History* 57.04, 1997, pp. 879-906.

¹⁰⁴ *Ibid*, pp. 898.

Foi também durante as guerras napoleônicas que os negócios dos mercadores-banqueiros mais cresceram na Grã-Bretanha. Com a guerra sendo financiada mediante o endividamento público, o rendimento dos títulos britânicos tornou-se um forte atrativo para os homens endinheirados de toda a Europa. Diversas casas bancárias holandesas e alemãs migraram ou abriram negócios na Grã-Bretanha, atraídas também pelo comércio pujante e a maior tolerância religiosa.¹⁰⁵ Quem mais cresceu durante esse período foi sem dúvida a casa dos Rothschild. Fazendo bom uso das 500 mil libras confiadas à Mayer Rothschild pelo príncipe William da Prússia¹⁰⁶ antes que Napoleão invadisse o país e confiscasse sua fortuna, os Rothschild tiveram um papel central no transporte e organização do crédito britânico para financiar exércitos contrários aos franceses no continente europeu. Uma vez que a Grã-Bretanha não tinha um exército de infantaria capaz de enfrentar sozinho os franceses, era necessário furar as tentativas da França de bloquear o acesso britânico aos portos da Europa, e os Rothschild eram estrategistas altamente furtivos nesse quesito, fazendo uso de uma rede própria de pombos-correio para informá-los com antecedência de alterações na política e na economia do continente. Designaram os cinco membros da família para Paris, Frankfurt, Vienna e Nápoles, e mantiveram assim um forte vínculo familiar na condução dos negócios – algo que seria característico da alta finança e do sistema bancário em geral até que inovações e novas oportunidades de negócio no último quartil do século XIX permitissem uma nova forma de organização do sistema de crédito, como os bancos de investimento – veremos esse desenvolvimento de passagem nos Tópico 2.4 e 3.2.

De toda forma, em conjunto, as classes ricas, seja na indústria, nos serviços ou na própria agricultura, acumulavam rendimentos tão rapidamente e em um volume tão assombroso que ultrapassaram todas as possibilidades de gasto e investimento disponíveis. A agonia do

¹⁰⁵ Chapman, Stanley D. *The rise of merchant banking*. New York: Routledge, 1984. Introdução.

¹⁰⁶ Ferguson, Niall. *The House of Rothschild: Volume 1: Money's Prophets: 1798-1848*. Penguin, 1999. Apontar esse fator não é, como alguém poderia pensar, agregar um entendimento moderno da diversidade cultural sobre o passado, pois diversos autores do século XIX apontaram esse elemento repetidas vezes. Para citar um grande nome, Friedrich List, em seu *Sistema Nacional de Economia Política*, dizia em 1841: "History informs us that arts and trades have travelled from city to city and from country to country. Persecuted and oppressed in one country, they have fled to cities and countries where they were assured of liberty, protection, and assistance. They passed thus from Greece and Asia to Italy, thence to Germany, Flanders, and Brabant, and from the two last to Holland and England. In these cases it was folly and despotism which drove them away, and the blessings of liberty which attracted them. But for the extravagances of the continental governments, England could never have reached her industrial supremacy." List, Friedrich; Colwell, Stephen. *National system of political economy*. JB Lippincott & Company, 1856, pp. 180-181.

proletariado britânico crescia *pari passu* com o crescimento da indústria, porém os gastos com proteção social (educação, por exemplo) não eram uma opção: àquele tempo persistia em parte da elite um temor quanto às consequências políticas que poderiam resultar de uma população mais bem-educada.¹⁰⁷ O investimento estrangeiro era outra opção, porém recorrentemente frustrada: tanto a Europa continental debilitada pelas guerras napoleônicas quanto os novos governos independentes da América do Sul viam com bons olhos a possibilidade de empréstimos ilimitados – que os britânicos prontamente cediam – porém não estavam tão ansiosos assim por honrar suas dívidas, de forma que a metade dos empréstimos cedidos não retornou ao cabo de alguns anos.¹⁰⁸ A elite gastava na construção e reforma de luxuosas catedrais e na construção civil, porém ainda sobravam capitais disponíveis.

Isso porque a indústria algodoeira era um investimento relativamente barato e incapaz de absorver todo o novo excedente gerado. O baixo custo também se traduzia em uma demanda insuficiente para gerar por si só o surgimento de uma indústria forte em ferro, aço e bens de capital. Ademais, como vimos, havia questões institucionais que faziam a fábrica não ser o mais bem visto dos empreendimentos fora dos circuitos dos próprios industriais que dela dependiam, ou dos comerciantes que adentravam na produção para ter maior controle sobre a oferta da sua mercadoria.

Em outras palavras, isso significa que a indústria de processamento do algodão isoladamente não seria capaz de engendrar o que alguns economistas gostariam de chamar de “processo autodeterminado de industrialização” – a formação da indústria de bens de capital, ou o sistema de máquinas que caracteriza a indústria moderna, nas palavras de Marx.¹⁰⁹ Os investimentos necessários em capital fixo para a instalação de uma planta produtiva eram relativamente baixos,¹¹⁰ assim como a demanda por ferro e aço, em um período onde os capitalistas ingleses acumulavam capitais a uma velocidade e volume sem qualquer precedente na história.

Um volume crescente dos gastos em investimento dirigia-se assim para aqueles mais bem vistos e seguros: o transporte, seja diretamente em barcos, na abertura de novos canais ou

¹⁰⁷ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 43-49.

¹⁰⁸ Ibid, pp. 63-64.

¹⁰⁹ Marx, Karl. *O Capital - Crítica da economia política, Volume I*. São Paulo: Centauro Editora, 2005, Capítulo 13: Maquinaria e Grande Indústria.

¹¹⁰ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010. pp. 53-59.

nas estradas; e a mineração, localmente nas minas de carvão e, no ultramar, em metais preciosos. Mesmo parte dos industriais mais ricos por vezes buscavam ganhar prestígio social tornando-se membros da elite organizada em torno das finanças, do comércio de longa distância ou da marinha; as elites já instaladas nesses setores buscavam expandir seus ganhos também nesse tipo de empreendimento.

Antes de continuarmos, retomemos as conclusões centrais da nossa discussão acerca da ascensão britânica.

Situamos, dentro do contexto de ascensão hegemônica da Inglaterra, as características do surgimento da indústria do algodão em fins do século XVIII e início do XIX. Em um sistema interestatal sobredeterminado pela rivalidade incessante com outras potências europeias e limitado em sua via industrial-capitalista pela desapropriação incompleta dos camponeses de seus meios de produção e com precários mecanismos de transporte terrestre para integrar um possível mercado nacional, vimos como as práticas mercantilistas conformavam uma lógica de acumulação viável e racional fundado no controle sobre monopólios comerciais, sendo a criação de novos monopólios e a derrubada de monopólios rivais uma possibilidade sempre presente, no manejo de colônias e no recurso direto ou indireto à escravidão. Conformava a forma mais rentável de aplicar somas vultuosas de riquezas dos Estados e dos grandes mercadores, sem dúvida em parte acumuladas através das várias formas de acumulação primitiva disponíveis.

Uma vez *criado* um amplo mercado internacional, abriu-se uma oportunidade de obter rápido retorno para investimentos em capital fixo e comando sobre o trabalho assalariado com capacidades técnicas disponíveis, viabilizando a organização fabril *conforme as conexões do sistema mercantilista britânico*. Foi a conjugação das longas tendências internas à urbanização e à organização capitalista da agricultura através dos cercamentos e os movimentos mais gerais de ampliação do domínio sobre os mercados externos, enorme acumulação de capitais e disponibilidade de técnicas de produção e transporte adequadas que abriu a possibilidade de surgir, nas proximidades dos grandes centros urbanos ingleses, uma nova forma de produção e acumulação, baseada nos investimentos em capital fixo, mão de obra assalariada e produtividade do trabalho: a indústria têxtil fabril. O crescimento dessa indústria levou não apenas ao reforço do

crescimento econômico britânico e ampliação das receitas públicas, como também passou a articular as diversas regiões conectadas ao sistema mercantil britânico através de relações cada vez mais fortes de dependência ou complementariedade produtivas: a demanda por importações de matérias-primas garantiam a rentabilidade e reprodução de regimes escravistas nas américas e a segunda servidão na Europa Oriental, enquanto o império no ultramar abria antigos monopólios aos baratos produtos ingleses, reduzindo os riscos e incertezas da imobilização de capitais em um mundo onde a informação e os transportes ainda andavam a marchas lentas.

Vimos também quais as principais especificidades do mercantilismo britânico que fariam esse país crescer em meio à disputa pela sucessão hegemônica deixada pelas Províncias Unidas, fundamentalmente entre a Grã-Bretanha e a França. Através de esforços na colonização e na escravatura capitalista, o mercantilismo britânico orquestrou interesses de agentes privados e governamentais em torno da sua marinha mercante e de guerra, na defesa dos interesses comerciais dos agentes privados ingleses e na projeção internacional do poder político inglês. Ao fundar colônias permanentes e desenvolver mecanismos complexos de financiamento e refinanciamento dos gastos públicos, gerou um *sistema de retroalimentação entre os subsídios públicos e o lucro privado*: as iniciativas das companhias no ultramar retornavam aos cofres da Coroa pelo sistema de tributação indireta, e os subsídios privados às empreitadas públicas – guerras contra outras potências, conquista colonial direta e quebra de monopólios – eram não só permitidos como estimulados entre os capitalistas britânicos através do sistema da dívida pública organizado pelo Banco da Inglaterra e os grandes detentores de capital nucleados na *City* Londrina.

O funcionamento desse complexo circuito permitia a coordenação mercantil – através das representações no Parlamento, e dos agentes do setor de serviços, transporte e comércio – de grandes somas de capitais, população e armas. A direção geral das políticas estava assim engatada no lucro privado,¹¹¹ crescimento econômico e na ampliação do tamanho e prestígio do governo e das elites britânicas, conjugando a defesa do expansionismo econômico com as

¹¹¹ Arrighi, Giovanni. *O Longo Século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo*. São Paulo: editora Unesp, 1996, cap. 1.

representações políticas que guiavam a Inglaterra – união que, vimos, era por diversos motivos menos desenvolvida nas demais potências europeias durante o século XVIII.¹¹²

No próximo tópico, evidenciaremos mais de perto como a consolidação da hegemonia britânica transforma o sistema interestatal e, simultaneamente, acarreta em modificações na forma histórica de expansão das relações capitalistas. O período após 1815 seria de *alguma* calmaria nas rivalidades entre as potências europeias. Sob a influência econômica e política exercida pela Grã-Bretanha, o comércio internacional se multiplicaria diversas vezes ao longo das décadas de 1815 a 1849, e, contrariando as expectativas dos contemporâneos, de forma ainda mais impressionante no período 1849-1873.

¹¹² A própria Revolução Buguesa britânica e a centralização do Estado devem ser elencadas como parte importante da explicação dessas diferenças, embora não haja espaço aqui para fazermos essa discussão por ser muito anterior ao nosso período de estudo.

Capítulo 2 – Indústria e Comércio (1815-1873)

Analizamos no tópico anterior os elementos específicos do *sistema mercantilista britânico* que deram a este Estado os impulsos fundamentais para viabilizar o investimento em unidades de produção fabris, de elevado componente de capital fixo, inerentemente ligadas ao setor têxtil exportador e, em um mesmo processo, vencer a disputa pela posição de poder hegemônico internacional contra a França de Napoleão. Terminamos a discussão sobre o comércio e a guerra reconhecendo o papel ainda restrito da indústria fabril e dos capitães da indústria na economia e na política britânica, ante a tradicional elite agrária e a crescentemente influente elite financeira que articulava as redes internacionais de comércio e finanças indispensáveis para viabilizar os gastos fiscais e a estratégia militar de um Estado em guerra.

Enquanto o período de 1803 a 1815 foi marcado por grandes guerras, crescente divisão entre os países e incerteza quanto ao futuro, o período de 1815 a 1873, especialmente a partir de 1820, poderíamos dizer que foi marcado pela ideia de *unificação* e o ideal do *progresso*. O que elas significam? Por *unificação*, queremos apontar o desejo de um conjunto cada vez maior de elites políticas e econômicas para reorganizar tanto seus próprios países internamente quanto as relações internacionais de forma a lidarem com um único espaço. Para o Estado-Nação, é o período marcado pela euforia ferroviária, pela integração da comunicação e dos transportes abrangendo todo o território, pelo surgimento de redes de produção e distribuição de abrangência nacional, pela formação da Alemanha e da Itália através da união entre seus vários pequenos Estados, pela unificação da língua nacional através da alfabetização e do ensino público, pela difusão de aspectos culturais característicos das elites metropolitanas para o conjunto da população através da imprensa e da rápida circulação de pessoas, pela crescente consciência de classe do operariado industrial quanto à necessidade de união caso queiram derrubar ou obter concessões de seus algozes – apenas para citar alguns. Na arena internacional, multiplica-se a crença nas capacidades do comércio, das trocas e da comunicação integrarem e unificarem os povos sem o intermédio das armas, o barco a vapor e a ferrovia tornam possível o sonho de um mundo onde um cidadão comum seria capaz de conhecer qualquer ponto do globo e as forças do mercado multiplicariam a industriabilidade humana ao integrar e unificar as mais distantes comunidades e civilizações ao alcance do seu braço. Por *progresso*, sintetiza-se o relativo consenso gerado nesse período de que as mudanças em curso eram ou essencialmente benignas e,

portanto, desejáveis, ou mesmo quando portadoras de reveses significativos, eram em geral inevitáveis, “necessidades históricas” no sentido forte do termo. O ritmo das passadas da civilização estava se acelerando, e aqueles que lutavam contra ele eram mentes retrógradas e/ou pagãs fadadas à derrota diante da engenhosidade e da abundância de recursos que brotavam na Europa Ocidental e os Estados Unidos da América.

A razão por trás do título deste capítulo ser Indústria e Comércio consiste no papel relativamente secundário da Guerra para entendermos os principais movimentos e rupturas desse período que sintetizamos de modo geral pelas ideias de unificação e progresso. Não que o expediente militar não tenha sido utilizado, pois as forças de repressão internas trabalharam exaustivamente e as guerras tanto civis quanto internacionais foram recorrentes nesse período. O que garante certa particularidade a esse período não está aí. O que o caracteriza é a conjunção de três aspectos importantes: primeiro, a relativa facilidade com que a maior parte desses conflitos podia ser vencido sem gerar grandes mobilizações ou alterações significativas nos níveis médios de gastos militares, por vezes sendo iniciados e resolvidos por contingentes privados de soldados; segundo, assim como o são hoje, mas naquela época o eram mais ainda, os expedientes militares contam com certa opacidade, uma camada protetora diante da opinião pública, seja por ocorrerem em locais muito distantes das principais metrópoles onde a disseminação da informação é dificilmente controlada, seja pela dificuldade da sociedade civil e do cidadão comum enxergar-se como capaz de alterar o rumo de uma operação militar seja qual for a sua natureza, seja pela muito comum desvalorização moral das comunidades, povos e civilizações sob ataque que protegem os militares de uma opinião pública potencialmente empática ao “inimigo”; por fim, estreitamente relacionado a esse último motivo, a ideologia do progresso que prosperou nesse período teve como polo oposto a disseminação da noção do *arcaico* nas sociedades ocidentais fruto da nada natural *hierarquização* dos povos e raças numa escala *temporal*, onde o domínio do homem branco ocidental sob os demais tendeu a ser interpretado como um curso histórico natural dos fenômenos¹¹³, e a violência endógena à expansão da civilização capitalista foi diluída em um mar de argumentos em prol das benesses e da inevitabilidade da marcha dessa civilização particular.

¹¹³ McClintock, Anne. *Couro Imperial: raça, gênero e sexualidade no embate colonial*. Campinas, Editora da Unicamp, 2010.

Não podemos subestimar a importância de enxergarmos esses aspectos “culturais” ou “institucionais” carregados durante o desenvolvimento econômico do século XIX, seja para os fins da nossa argumentação, seja para qualquer entendimento geral sobre esse período. Para nossos fins, esses pontos se provarão centrais quando chegarmos no Capítulo 3, que versa sobre as relações da indústria com a guerra e o conturbado caminho entre o Congresso de Berlim, a partilha da África e a Primeira Guerra Mundial. Guerras de grande escala são fenômenos complexos que, embora episódicos, não nascem da noite para o dia – requerem além de recursos, armas, pessoas, motivação, suporte financeiro e logístico, também necessitam de apoio moral à alguma causa percebida como justa ou legítima; ou, quando essa é uma via difícil de se provar, a desmoralização e desumanização do inimigo podem gerar ódio suficiente para colocar em segundo plano a necessidade de uma causa justa. Nesse sentido, diversas transformações culturais do período 1815-1873 vão no sentido diametralmente oposto do que o entendimento contemporâneo sobre os determinantes fundamentais da paz e da prevenção de conflitos armados prescreve. Em um ambiente permeado de preconceitos de toda sorte, com uma elite convencida – àquela época não de todo desprovida de razão – de estar envolta por ameaças constantes à soberania nacional, com conflitos internos e externos recorrentemente sendo aplacados mediante o uso da força bruta e minando qualquer atmosfera de confiança mútua, foram promovidas políticas de estímulo à formação de barreiras culturais, as trocas entre povos muito distintos foram subsidiadas pela força e as crenças na superioridade de uns e inferioridade de outros derivadas do avanço ocidental não geraram respostas de inclusão, tolerância e aceitação. Em seu lugar, políticas coercitivas de “manutenção da paz” (*peacekeeping*) como regimentos pacificadores e mudanças de regime impostas por forças externas foram utilizadas em frequência crescente.¹¹⁴

Enquanto isso, como as pessoas viam as mudanças trazidas pela manufatura, pela indústria, pela tecnologia e pela comunicação? Quais estruturas novas apareceram na sociedade? Como as inovações em cada indústria individual afetaram todo o processo de manufatura e impactaram a vida das pessoas e da economia como um todo? Para cada uma dessas questões, uma resposta completa renderia uma tese a parte, de forma que nossa preocupação ao responde-

¹¹⁴ Para um estudo estatístico do papel desses elementos no comportamento social contemporâneo, ver Rohner, Dominic; Thoenig, Mathias; Zilibotti, Fabrizio. *War Signals: A Theory of Trade, Trust, and Conflict*. The Review of Economic Studies 80.3, 2013, pp. 1114-1147.

las é apontar caminhos e propostas para articular uma interpretação acerca de quais foram as mudanças realmente decisivas que ocorreram no longo período de 1815 a 1873 para entendermos a competição econômica e a rivalidade política internacional.

De um lado, argumentamos que o papel da expansão dos métodos industriais de produção foi decisivo na formação de uma visão de mundo fundamentalmente nova, baseada na ideologia do progresso e, simultaneamente, na *invenção do arcaico* como uma imagem massificada para as populações urbanas das metrópoles europeias, principalmente na Inglaterra Vitoriana.¹¹⁵ A importância dessa visão de mundo é crescente conforme avança no tempo do século XIX rumo ao XX, pois o argumento de que certas organizações sociais (tribos, países, ou mesmo civilizações inteiras) eram *em sua essência* arcaicas foi utilizado recorrentemente para justificar práticas no sentido da rápida e quase sempre violenta transformação dos modos de vida destas pessoas – da expulsão dos americanos nativos durante a marcha para o Oeste desde o início do século, a invasão da China no meio do XIX (ver Subtópico 2.2.2.); até a repartição da África e a execução de alguns genocídios e a criação de campos de concentração (estes últimos, temas que abordaremos apenas no Capítulo 3).

De outro, o período conhecido como *Pax Britânica*, 1815-1914, longe de ser um “período excepcional de paz internacional”¹¹⁶, foi moldado por uma nova geopolítica de dominância britânica onde a violência, a guerra e a ameaça de guerra foram utilizadas seguindo certos padrões que buscaremos mostrar, como o da *diplomacia das canhoneiras* para abrir mercados expressivos, e o uso da força para avançar na mercantilização da terra e na desorganização de formas não-mercantis de provisão social. De modo geral, o prolongamento

¹¹⁵ Para uma discussão detalhada desse ponto, ver McClintock, Anne. *Couro Imperial: raça, gênero e sexualidade no embate colonial*. Campinas, Editora da Unicamp, 2010. Trataremos do tema embasados na análise documental e factual da autora no Subtópico “2.1.4 A gênese de um mundo urbano”.

¹¹⁶ Nas palavras de Peter Burroughs, “The result was an exceptional period of international peace when Britain's pacific approach to global trading relations, backed by industrial muscle, commanded general acceptance.” Embora no momento seguinte o autor reconheça que o termo *Pax Britannica* foi dado a posteriori e que o nome derivava antes da falta de qualquer tentativa ou condição de contestar a supremacia naval britânica, da nossa perspectiva não há qualquer espaço para falarmos de um período caracterizado pela paz na escala global – a única forma de fazê-lo é recortando o espaço da Europa e generalizando-o como se ali representasse o mundo inteiro, ou se tomássemos um ponto de vista claramente anacrônico de que uma ameaça de guerra é algo pacífico só porque o lado mais fraco optou pela não resistência diante da clara percepção de que seria derrotado em um conflito aberto. Do ponto de vista dos contemporâneos, uma ameaça de guerra é sempre vista como algo violento – para visualizar isso basta imaginarmos o que seria hoje se os Estados Unidos ameaçassem algum país europeu, a China ou a Rússia com uma declaração de guerra para obter alguma vantagem em um acordo bilateral. No século XIX, isso aconteceu reiteradas vezes com a China, a América Latina, o Japão – fatos que curiosamente o próprio Burroughs relembra, porém volta a reafirmar a ideia do “período excepcional”. Cf. Porter, Andrew (ed). *The Oxford History of the British Empire, Volume III: The Nineteenth Century*. Oxford University Press, 2001, pp. 323.

dessa organização era determinado pela articulação incontestada em nível mundial entre produção e distribuição, onde os maiores bancos e casas comerciais britânicas – tradicionalmente envolvidos no crédito internacional, nos serviços de transporte, seguros, fretes e construção e distribuição naval – aproximam-se em interesse e preocupação da maquinofatura propriamente dita a partir da invenção das ferrovias.¹¹⁷ A velocidade, durabilidade, segurança e romantismo trazidos pela máquina a vapor deram o passo decisivo para que a influência britânica, até então restrita às cidades portuárias e aos espaços próximos dos oceanos e vias navegáveis, pudesse crescer para muito além dessas fronteiras. Se o desejo europeu pela conquista na arena internacional antecede esse período por vários séculos, muitos dos desejos escritos eram impossíveis de serem realizados na prática. Foi apenas com a ferrovia em mãos que qualquer ponto no território pôde ser imaginado como efetivamente alcançável e, talvez mais importante que isso, também *controlável*, embora fora da imaginação a realidade se provou muito mais complexa, gerando problemas que veremos no Capítulo 3, “Indústria e Guerra (1861-1914), em especial no Tópico final, “3.4. Um Incontrolável sistema de controle.”

De 1815 a 1873, surgem novos elementos no setor produtivo e de transporte: a expansão da metalurgia, o espaço crescente da indústria de bens de capital e o surto ferroviário, que em conjunto intensificariam a acumulação continuada de capitais na metrópole britânica, ocorrem nos moldes desse sistema mercantilista pré-existente. Cabe analisarmos a relação entre essas mudanças econômicas e as transformações políticas em curso. Como resultado econômico, fortalecem-se os laços de dependência ante outros países e promove-se a expansão da “fronteira econômica” global passível de ser alcançada pelas relações capitalistas. No centro desse sistema, a Grã-Bretanha orquestrava interesses na arena internacional através do domínio praticamente único das finanças, o alcance e tamanho de seu parque industrial, a marinha mercante e de guerra incontestável nos oceanos.

¹¹⁷ Enquanto a grande expansão econômica que a Grã-Bretanha passava no século XIX evidenciou uma ruptura significativa nas quantidades produzidas em toda sorte de produtos, a quantidade de barcos produzidos ao ano permaneceu relativamente indiferente à essa expansão. Em 1913 às vésperas da Grande Guerra, foram produzidas 1.045 embarcações, enquanto em 1787 a produção fora de 1.427. Pode-se argumentar com razão que a comparação não é justa, uma vez que no século XVIII todos os barcos eram à vela, enquanto em 1913 três quartos da produção total eram barcos a vapor, maiores e mais sofisticados tecnologicamente. Entretanto, ao longo de todo o século XIX temos uma diversidade de estatísticas que mostram a lenta transição para a maioria dos barcos serem a vapor, e até o primeiro ano onde isso ocorre de fato (e apenas temporariamente), 1873, não se pode constatar nenhuma tendência ao aumento da quantidade de embarcações produzida, embora a quantidade transportada sofra um aumento significativo ano a ano. Ver as estatísticas de Mitchell, Brian R. *European historical statistics, 1750-1970*. 7ed. London: Palgrave Macmillan, 2007, pp. 419-420.

Ainda assim, em 1846, esse mesmo Estado estaria, unilateralmente, abolindo parte importante das tarifas protecionistas à sua agricultura, e nos anos seguintes prosseguiria com a eliminação unilateral de outros impostos e leis de proteção aos recursos estratégicos, incluindo o *Navigation Act* que fora importante para a manutenção da primazia marítima britânica, garantindo exclusividade para navios britânicos no acesso aos portos ingleses – o acesso de navios de outras origens era permitido apenas a partir de acordos bilaterais onde os ingleses conseguiam obter alguma vantagem para seu comércio. Duas questões são fundamentais para direcionar nosso estudo. Primeiramente, como explicar esse desmonte parcial de um aparato mercantilista que garantira o sucesso britânico ante seus rivais e ainda permitira um desenvolvimento econômico e industrial sem precedentes? O subtópico 2.2 busca responder a essa questão, analisando os movimentos econômicos e políticos da Grã-Bretanha de 1815 até 1846-49, quando as *Corn Laws* e o *Navigation Act* são abolidos.¹¹⁸ A discussão atenta para a necessidade de preparar o terreno para discutirmos, mais a frente, por que a Grã-Bretanha manteria sua política de livre comércio mesmo após os demais países terem retornado ao forte protecionismo durante o longo período de meados da década de 1870 até 1914, a chamada “Era dos Impérios”, e nas bases em que se constituía a projeção do poder econômico e político internacional britânico.

A partir dessas relações, desenvolveremos o argumento de que o livre comércio, enquanto política ativa, foi antes uma *estratégia complementar* dentro do objetivo mais amplo de *expandir a acumulação de capitais pela via do setor de serviços* dentro do arcabouço do *sistema mercantilista britânico* pré-existente do que uma organização essencialmente avessa às práticas passadas. As formas comerciais de acumulação, ligadas ao diversificado setor de serviços das grandes cidades portuárias inglesas e à expansão da marinha, foram centrais para viabilizar o surgimento da indústria e manter impulsos necessários ao crescimento contínuo da industrialização; ao intensificar-se o desenvolvimento econômico pela via do comércio internacional e da indústria na Inglaterra, novas classes sociais (os industriais, o proletariado, as classes médias da *City*, os banqueiros) ganham poder de barganha e disputam espaço no

¹¹⁸ A escolha dessa linha argumentativa foi diretamente influenciada pelo balanço do debate das teorias do imperialismo feito por Mariutti e pode ser vista como uma tentativa de colocar as reflexões expostas pelo autor no eixo central de análise da história econômica da Hegemonia Britânica. Se essa tentativa foi frutífera ou não, caberá ao leitor dizer. Ver Mariutti, Eduardo Barros. *Colonialismo, Imperialismo e o Desenvolvimento Econômico Europeu*. São Paulo: Hucitec, 2009. pp. 167-224, em especial o debate final, pp. 200-224.

Parlamento com a tradicional elite agrária que dominava a política, e cuja acumulação de riquezas dependia do regime de protecionismo agrícola. Do conflito político entre esses interesses emerge não o primado das elites ligadas ao capitalismo industrial, mas cresce como poder político dominante uma elite de financistas e grandes mercadores ligados ao setor de serviços da City Londrina, fundadas no comércio internacional e nas finanças em torno dos papéis de dívida pública estatais e da bolsa de valores, cujos interesses passam a ser ativamente defendidos pelo Estado britânico. A preservação desse poder interno é indissociável da necessidade de ordenamento do sistema internacional externo à Grã-Bretanha, que assim *se assenta na centralidade desse país nas redes de comércio e finanças internacionais, donde a difusão do livre comércio será crescentemente sua maior arma.*

Por fim, no tópico 2.3, colocaremos as principais mudanças que ocorriam nas formas industriais de produção e nos meios comerciais de distribuição nos EUA e na Alemanha. Propomos o argumento de que nesses países o desenvolvimento industrial foi moldado pelo desenvolvimento praticamente simultâneo das vias de transporte necessárias para a distribuição da produção de grande escala – a ferrovia. Ao não contar com o suporte de um sistema naval poderoso e amplo – pelo contrário, tendo que “se esquivar” de tal sistema, que era controlado pelos britânicos – as conexões necessárias para unificar o território ao espaço econômico nacional tiveram de ser encaminhadas por terra. As possibilidades que a ferrovia abria ao desenvolvimento da indústria seriam muito particulares, pois forçaram à adoção de técnicas de organização gerenciais nos negócios, rompendo com os limites estreitos da organização familiar e pessoal, das quais a Grã-Bretanha não se desvencilhou. Com o tempo, estes sistemas novos de economias nacionais mostrariam ter uma capacidade expansiva além do que poderia ser imaginado, e a história do último quartil do século XIX – o período do imperialismo – seria marcada pela reverberação internacional das tensões levantadas pelas novas formas de organização da Indústria, do Comércio e da Guerra.

2.1 Ferrovias e Indústrias: a possibilidade de economias nacionais

“O resultado, portanto, da comunicação universal que as Ferrovias devem realizar, mesmo sob um ponto de vista moral e filosófico, será da mais admirável natureza. O conhecimento será disseminado; a concentração do intelecto e do poder, atualmente apenas exibida na metrópole, será disseminada indefinidamente para fora, e a condição moral da nossa espécie será incontavelmente aprimorada. Então, se a nossa visão estiver correta, Ferrovias mereceriam apoio igualmente de manufactureiros aos agricultores – do homem da ciência, do homem do capital, do filantropo; e assim o fariam, se ainda nenhum outro país no mundo soubesse das suas vantagens. Esse, entretanto, devemos lembrar, não é o caso.”

– George Godwin (1815-1888), arquiteto e jornalista britânico, em seu apelo ao público para convencer setores que ainda se opunham à expansão ferroviária na Grã-Bretanha, no ano de 1837.¹¹⁹

“Em um vasto número de casos as ferrovias fizeram mais que baratear o comércio, elas o tornaram possível. Ferrovias são a maior aproximação que a engenhosidade humana até então arquitetou para o tapete mágico das “Mil e Uma Noites”, para o qual me aventurei a expressar um desejo. Por essas razões eu mantenho que nós devemos dar às ferrovias seu devido crédito e importância, como o chefe dos agentes que, nos últimos trinta anos, mudaram a face da civilização.”

– Robert Dudley Baxter (1827-1875), economista e estatístico britânico, em seu trabalho *Railway Extension and its results*, publicado em 1866.¹²⁰

A discussão essencial para transitarmos dos argumentos iniciais acerca da indústria têxtil britânica que colocamos no tópico 1.2.2 para adentrarmos o que parte importante da historiografia econômica brasileira chamaria de “industrialização pesada”, consiste em escrutinarmos as várias formas em que o empreendimento ferroviário foi uma ruptura sem qualquer paralelo na história para o desenvolvimento industrial, comercial e – como veremos mais de perto no Tópico 3.1 – também militar. Embora seguramente nenhum historiador

¹¹⁹ Godwin, George. *An Appeal to the Public, on the Subject of Railways*. Vol. 39. J. Weale, J. Williams, 1837, pp. 42. Tradução livre do autor. No original: “The result, then, of the universal communication which Railways must bring about, even in a moral and philosophical point of view, will be of the most admirable nature. Knowledge will be disseminated; the concentration of intellect and power, now only exhibited in the metropolis, will be spread abroad indefinitely, and the moral condition of our species be immeasurably advanced. If our views, then, be correct, Railways claim earnest support alike from the manufacturer and the agriculturist—the man of science, the man of capital, and the philanthropist; and would do so, if no other country in the world yet knew their advantages. *This, however, we must remember, is not the case.*” Grifos originais tal como na obra do autor.

¹²⁰ Baxter, R. Dudley. *Railway extension and its results*. Journal of the Statistical Society of London, 1866, pp. 588. Tradução livre. No original: “In a vast number of cases railways did more than cheapen trade, they rendered it possible. Railways are the nearest approach that human ingenuity has yet devised to that magic carpet of the “Arabian Nights,” for which I ventured to express a wish. For all these reasons I maintain that we ought to give railways their due credit and praise, as the chief of those mighty agents which, within the last thirty years, have changed the face of civilization.”

econômico ou cientista social estudioso dos processos de desenvolvimento econômico seja estranho à importância das ferrovias para a os países de capitalismo “avançado”, alguém que procure com atenção nos estudos de pesquisadores brasileiros sobre a industrialização daqueles países que primeiro as utilizaram achará curioso o papel acessório que o sistema ferroviário, assim como os sistemas de navegação, costumam desempenhar nas narrativas do processo de crescimento econômico e mudança social do século XIX. Como resultado, é importante notarmos que há uma certa tendência a reproduzirmos perspectivas que superestimam o impacto que alterações no espaço relativamente restrito das fábricas tiveram sobre o movimento geral.

Antes de tudo, devemos reconhecer o quanto encarar as ferrovias – ou grandes obras de infraestrutura em geral – como objetos que podemos analisar encerrados em si mesmos caminharía na direção contrária do que seria um *entendimento histórico* da sua importância no período que nos compete. A ferrovia podia representar coisas inteiramente diferentes ao mesmo tempo, basta alterarmos o ponto de vista em análise. Para o migrante nacional e internacional, pode ser sinônimo de oportunidades a custos reduzidos; para o capitão da indústria, é uma parte indispensável e crescentemente naturalizada para o processo produtivo; para o engenheiro, é um inesgotável campo de estudo e experimentação; para o governante provinciano, uma oportunidade política única; para a administração do governo central, uma variável chave para organizar o “interesse nacional” sobre o território; para os credores e diretores empresariais, é um grande negócio; para os dissidentes contrários ao avanço da parafernália moderna sobre o modo de vida tradicional, talvez a ferrovia tenha representado a maior guilhotina criada até então; por fim, para a população de diversos países e colônias distantes dos meios ou da vontade de copiar a nova tecnologia, pode ter significado a derrota derradeira sobre a capacidade de manter alguma autonomia diante do avanço dos interesses europeus e americanos em suas sociedades.

Na verdade, grandes projetos de infraestrutura como as ferrovias são obras de difícil planejamento e caríssima execução, mas que uma vez realizados alteram significativamente as *possibilidades, condições e limites* da *organização social erigida sobre o espaço influenciado por elas*. De fato, tornam-se uma parte tão indissociável da *constituição do espaço* que com o tempo tomamos o que foi um arranjo complexo como um feito natural, e o que foi uma mudança de grande impacto passar despercebida. É o que aconteceria por exemplo caso falássemos da invasão europeia na África até 1850 – que era quase exclusivamente um domínio de entrepostos comerciais litorâneos ou fluviais – como se fosse o mesmo que o projeto de partilha da África de

1883, que ao menos em intenção já visualizava colonizar cada ponto do espaço continental por mais distante que fosse mediante projetos ferroviários, ou – o que seria ainda mais gritante – de 1820 como se fosse o mesmo que em 1880, ou que se fale das relações do Reino Unido com o sudeste asiático em 1875 como falamos em 1865, sem levar em conta a abertura do Canal de Suez ligando essas regiões em 1869 e mudando radicalmente a geopolítica desse longo percurso, apenas para dar alguns exemplos.¹²¹ Neste capítulo, tentaremos delinear as múltiplas formas em que a expansão industrial foi *ressignificada* em suas causas e consequências pela criação e expansão de vastos sistemas ferroviários, uma discussão preliminar que prepara o terreno da discussão do Tópico 2.2 sobre a “Ordem liberal e Hegemonia Britânica”.

2.1.1. Ferrovias, sua dinâmica concorrencial e outros conflitos

No tópico anterior, argumentamos que a indústria têxtil britânica era parte complementar e acessória de um conjunto mais vasto e importante de relações econômicas, o *sistema mercantilista britânico*. Até os anos que a contamos, a história do empreendimento industrial consistia em produzir mercadorias simples *e que já existiam*¹²², porém a preços mais baixos, em escala ampliada de produção e de controle da força de trabalho. Emergindo em um sistema de mercado, as primeiras indústrias competiam via preços com modos de organização da produção distintos, ora de baixa produtividade e comando sobre o trabalho, como o sistema de *putting out*¹²³ das áreas rurais da Europa, ora de produtividade e controle do trabalho mais

¹²¹ A mudança que grandes projetos de transporte e comunicação tiveram na história do longo século XIX foi tão radical, e o papel da tecnologia, do investimento e das ações e inações do Império Britânico para a execução delas tão central, que na verdade, não seria impossível contar a história do Império Britânico do fim das Guerras Napoleônicas até a Primeira Guerra Mundial como a história de homens preocupados com a realização de grandes projetos de engenharia, em sua busca incessante por lucros e na sua crença mitológica no progresso e no papel vanguardista da nação britânica em carregar a civilização rumo à unidade internacional... ao menos até que os limites políticos dessa expansão levassem às tensões e à morte do ideal de progresso nas trincheiras.

¹²² Ao menos dois bens econômicos fazem exceção a essa regra, nomeadamente, a produção da maquinaria industrial em si e o conhecimento técnico especializado de engenheiros e operários qualificados. Não por coincidência, tanto o governo quanto grandes proprietários fizeram o possível para controlar o movimento de ambos, embora no longo prazo a luta tenha se provado impossível diante da engenhosidade dos esquemas de migração, contrabando e ofertas de trabalho no exterior. Para uma discussão detalhada desses pontos, ver Jeremy, David J. *Damming the flood: British government efforts to check the outflow of technicians and machinery, 1780–1843*. *Business History Review*, v. 51, n. 01, 1977, pp. 1-34.

¹²³ Embora a discussão sobre o sistema de produção doméstica e venda mercantil seja normalmente colocada nos marcos do problema da transição do feudalismo ao capitalismo, parte significativa dos autores que viemos citando falam sobre como a transição desse sistema para a manufatura e a indústria organizada foi mais lenta do que normalmente se imagina.

elevados, como as manufaturas têxteis da Índia.¹²⁴ Embora a produção industrial nascente tenha sido responsável por trazer grandes somas de riquezas ao espaço britânico (principalmente o urbano, embora desigualmente entre suas cidades), ela *não* alterou as bases desse próprio espaço, que ainda era predominantemente rural¹²⁵, articulado pelas vias navegáveis e os mercadores das grandes cidades portuárias britânicas, as companhias de comércio e marinha em suas conexões estrangeiras, seja com a Europa, a América livre e colonial, ou os entrepostos mercantes na Ásia, África e Oceania. Qualquer que fosse o poder econômico da capacidade produtiva britânica, os mercados externos do qual a manutenção da sua escala dependia estavam além do alcance de qualquer fábrica e fora da esfera de influência da maior parte dos capitalistas industriais. Por fim, as aplicações militares dos empreendimentos fabris até então disponíveis eram pouco expressivas, não contribuindo diretamente e em si mesmas para defender ou expandir o território político ou o espaço econômico britânico pela via armada.¹²⁶

No ponto: *nenhuma* dessas considerações é válida para o investimento ferroviário. Em primeiro lugar, tanto a ferrovia em si, sua locomotiva, vagões e trilhos, quanto o serviço que prestavam, eram novidades para o mundo das mercadorias.¹²⁷ Em segundo lugar, a ferrovia alterou de imediato, e com o passar dos anos e décadas alteraria ainda mais radicalmente, a relação da sociedade com o espaço e até mesmo com o tempo:¹²⁸ ao aumentar a velocidade dos deslocamentos e estender o alcance das vias de transporte por terra, aceleraram-se as trocas de

¹²⁴ Para um apanhado do debate sobre a estagnação e declínio das manufaturas têxteis da Índia pode, ver Twomey, Michael J. *Employment in nineteenth century Indian textiles*. Explorations in Economic History, v. 20, n. 1, p. 37-57, 1983.

¹²⁵ Para uma discussão melhor sobre esse ponto, ver o Tópico 1.1 deste trabalho.

¹²⁶ A exceção mais clara nesse quesito *seria* obviamente o setor dos estaleiros e da produção naval, *porém* é discutível se podemos chamar os estaleiros britânicos de uma indústria no sentido *fabril* do termo mesmo no início do século XIX. De um lado, diversos estaleiros empregavam mais de mil pessoas para a construção dos barcos. Porém de outro, eram poucas as máquinas-ferramentas utilizadas nesse processo, sendo o trabalho diretamente manual a regra – o que colocava barreiras à substituição da força humana pela força de combustíveis, à multiplicação da produtividade ao ponto de ampliar substancialmente o volume da produção e fazer os preços caírem, e por fim também à aplicação da ciência para alterar as ferramentas da produção e da organização do trabalho. Não há espaço para pontuarmos todas as questões específicas e importantes deste debate com a devida propriedade, porém dada a alta relevância do tema estou desenvolvendo um artigo para tratar apenas da produção naval e dos estaleiros na Grã-Bretanha.

¹²⁷ O que não implica dizer que não competiam com nenhuma forma de transporte anterior; discutiremos isso mais adiante.

¹²⁸ Esse foi um tema pouco debatido na historiografia sobre o século XIX, porém dos anos 80 até hoje esforços iniciados na geografia foram difundidos para outras áreas, e a crescente interdisciplinaridade necessária para responder às questões do século XXI levaram à grandes contribuições sobre como a sociedade cria e transmite cultural certas formas de percepção do espaço e do tempo. Sobre essa relação no caso das ferrovias e outras considerações muito importantes que vêm a instigar algumas das ideias aqui apresentadas com menor propriedade e detalhe, ver Schivelbusch, Wolfgang. *The railway journey: The industrialization of time and space in the nineteenth century*. Univ of California Press, 2014. Para uma discussão geral e extremamente erudita sobre como as mudanças do século XIX afetaram a visão dos britânicos sobre os conceitos de espaço e tempo, ver Buckley, Jerome Hamilton. *The triumph of time: a study of the Victorian concepts of time, history, progress, and decadence*. Belknap Press of Harvard University Press, 1966. Outros exemplos de grande interesse ambientados nos Estados Unidos podem ser encontrados no trabalho de Smith, Mark Michael. *Mastered by the Clock: Time, Slavery, and Freedom in the American South*. University of North Carolina Press, 1997.

informação essenciais para a efervescência cultural; os movimentos migratórios¹²⁹ e o turismo nacional e internacional passaram a ser elementos importantes do sistema interestatal; a articulação entre investimentos privados industriais e o papel ativo do governo na organização, regulação e administração torna-se praticamente forçado diante do grande conjunto de interesses que a passagem de uma ferrovia coloca em conflito (ver a Tabela 1) – entre agentes privados quando no território nacional e, no último quartil do século XIX, entre Estados Nacionais quando conectando metrópoles, ou metrópoles e colônias –; o controle preciso dos minutos para a organização ferroviária e do trabalho de seus oficiais para evitar acidentes e otimizar a estrutura dos trilhos impunha novos desafios e uma nova forma de encarar a gestão de um empreendimento, inclusive pressionando por novas inovações radicais na comunicação (o telégrafo); por fim, por ser o primeiro transporte com capacidade para a *distribuição em massa por terra*, o espaço econômico industrial deixa de ser *necessariamente* articulado com as grandes cidades portuárias e poderá expandir-se para fronteiras terrestres até então inacessíveis, *paulatinamente rompendo a hegemonia do espaço marítimo para a projeção de poder econômico e político entre Estados*. Em terceiro lugar, a ferrovia alterava a capacidade de assegurar e expandir mercados pela via militar, pois permitia a circulação de informações e tropas numa velocidade superior à de qualquer outro meio de locomoção, sendo uma vantagem decisiva de qualquer exército ou grupo econômico que detenha o seu controle sobre aqueles que não tenham acesso ao mesmo padrão tecnológico. Em outras palavras, no interior das fronteiras a ferrovia possibilita a transformação do *mercado interno* em *mercado nacional*, e em territórios distantes a possibilidade de aprofundar o controle econômico comercial-militar para o que podemos chamar de *dependência econômica estrutural*.

¹²⁹ O tema dos movimentos migratórios internos ao Reino Unido é um polêmico tema revirado à exaustão pelos demógrafos, com conclusões divergentes. Para uma síntese de alguns debates e teses centrais, ver Pooley, Colin; Turnbull, Jean. *Migration and mobility in Britain since the eighteenth century*. Routledge, 2005. Para uma visão alternativa e breve crítica dessa visão, ver Long, Jason. *Rural-urban migration and socioeconomic mobility in Victorian Britain*. The Journal of Economic History, v. 65, n. 01, p. 1-35, 2005.

Tabela 1. Interesses envolvidos nos projetos ferroviários¹³⁰

Tipo	Exemplos-chave	Ambições
Geradores de tráfego	Mercadores de centros comerciais	Baixo preço nos fretes
	Produtores de centros industriais	
	Proprietário de mineradoras	
	Proprietário de portos	
	Proprietário de terras (agricultura, engenharia florestal, etc)	
	Especuladores de propriedades (proprietário de terras em spas, resorts praieros, possíveis áreas de viajantes, etc.)	
	Outras ferrovias buscando alimentadores ou distribuidores para o seu tráfego	
Fornecedores	Empreiteiras	Alto preço nos produtos fornecidos
	Promotores imobiliários interessados na venda de terras para terminais ferroviários, hotéis, etc.	
	Profissionais em busca de mercado para seus serviços: engenheiros, procuradores, banqueiros	
	Fornecedores de locomotivas, trilhos e outros	
Governo	Correios em busca de transporte de correspondência	Benefícios políticos e sociais nacionais
	Exército demandando o transporte de tropas	
Comunidade Local	Prefeitos e vereadores	Influenciar a política da companhia ferroviária para obter o máximo de benefícios indiretos locais
Investidores	Aristocratas, membros do parlamento	Grandes dividendos e ganhos de capital (aumento no preço das ações)
	Acionistas em busca de rendas acima da disponível em títulos públicos: viúvas, membros do clero, pensionistas aposentados, etc.	
	Especuladores das finanças e corretores da bolsa de	

Em 1825, provavelmente nenhuma dessas considerações de longo alcance passavam pela cabeça do engenheiro George Stephenson ou da empresa *Stockton and Darlington Railway*, responsáveis pela abertura da primeira linha férrea movida a vapor do mundo, conectando o fornecimento de carvão da cidade de Shildon com a demanda das cidades de Stockton-on-Tees e Darlington, na Inglaterra. Na verdade, dada a grande quantidade de autorizações¹³¹ que Stephenson teve de pedir até que fosse permitida tanto a construção dos trilhos quanto a utilização de uma máquina a vapor no lugar dos tradicionais cavalos para transportar os vagões, talvez a presença permanente das autoridades governamentais para a cultura do *laissez-faire* não

¹³⁰ Casson, Mark. *The world's first railway system: enterprise, competition, and regulation on the railway network in Victorian Britain*. New York: Oxford University Press, 2009, pp. 285. Tradução livre feita por mim.

¹³¹ Mark Casson produziu uma interessante tabela mostrando a quantidade de projetos que necessitavam de autorização governamental por década. Como era de se esperar, as ferrovias representam uma fatia enorme do total, chegando a mais da metade de todos os grandes projetos na década de 1860-1869. Ibid, pp. 46.

lhe seria estranho, e as rupturas sociais e econômicas causadas pelo seu negócio talvez não tardaram tanto assim a fazer parte da sua realidade cotidiana, pois, dentre outros efeitos, a nova tecnologia soava um alarme de preocupação para os beneficiários de monopólios britânicos tradicionais, como o dos pedágios rodoviários do sistema de *turnpike trusts* ou a obrigatoriedade do transporte inter-regional de carvão ser feito pela via fluvial ou marítima, ambos gerando renda segura e constante para uma miríade de comerciantes pequenos e médios.

Em termos de concorrência econômica, durante o longo século XIX a abertura de linhas férreas tendeu a pressionar a navegação e os interesses mercantes particulares, o que não quer dizer que o comércio não prosperasse a cada nova conexão ferroviária. Novas cidades e empreendimentos de grande escala começaram a ser realizados a partir da dinâmica concorrencial engendrada pelas ferrovias em solo britânico. Enquanto indústrias competiam via preços, desde o início a concorrência ferroviária competia principalmente em *estratégias e por territórios*, pois era desde logo claro que a construção de uma ferrovia garantiria aos seus proprietários uma forte e duradoura influência sobre a economia e a política das regiões adjacentes, podendo inclusive – como de fato o fez – atuar de forma a sabotar a execução de outros projetos rivais que acirrassem a concorrência nos marcos da região afetada. Podemos identificar esse traço distintivo importante da empresa ferroviária mesmo no caso da primeira ferrovia a vapor aberta: em menos de 5 anos, já havia uma nova ferrovia do outro lado do rio Tee, onde a linha de Stephenson e seus sócios também desembocava. Sentindo-se pressionado, o banqueiro Joseph Deane, acionista na S&DR, chegaria a comprar uma fazenda que ficava bem posicionada nas margens do Rio para a fundação de uma nova vila, Middlesbrough, em 1830, com subsequentes projetos de construção de um novo porto no local, concluído em 1842. Os investimentos seriam recompensados dentro de pouco tempo conforme a demanda por minério de ferro crescia e se tornava nacional, e os novos acessos a importantes minas de ferro fariam a economia local multiplicar-se muito acima do que a economia do carvão tinha proporcionado. Assim, estava na mente dos homens de negócio que cada ferrovia não era apenas uma forma de aproveitar o que as *possibilidades presentes* reservavam, mas também assegurar que caso novas oportunidades surgissem ou quaisquer formas novas de explorar os recursos das regiões adjacentes fossem descobertas, seu impacto seguramente se reverteria em rendas adicionais para o serviço de fretes garantido pela linha férrea, um *serviço* já tomado como *parte indissociável, naturalizada*, daquele *espaço econômico*. Na direção contrária, empreendedores individuais e trabalhadores em busca de novas

oportunidades de emprego poderiam dar preferência por áreas com melhores e mais baratos sistemas de distribuição e transportes, revitalizando o vínculo entre ferrovia e crescimento econômico e o incentivo para construir, expandir e monopolizar o capital ferroviário.

Em solo britânico, construir canais, estradas e portos era um negócio tradicional atrativo e bem consolidado, envolvendo grandes financiadores e mobilizando um conjunto considerável de mão de obra, de proletários a engenheiros. Ao adquirirem o motor a vapor e demonstrarem sua viabilidade, as ferrovias chamaram a atenção de todos aqueles envolvidos com esses negócios tradicionais e colocou em ebulição a criatividade destas pessoas que, embora se debruçassem cotidianamente sobre o *problema de como abrir caminhos*, ao traçarem quais as portas possíveis e impossíveis de serem abertas nunca antes haviam considerado a tremenda maçaneta que um transporte terrestre rápido, barato e em massa viria a ser. Não é surpresa portanto que em pouco tempo uma mania ferroviária tenha tomado conta da Inglaterra e se espalhado mesmo para outros países do mundo, como os Estados Unidos e a Alemanha, por vezes recebendo conhecimento e financiamento desses grupos, que não por coincidência também tinham entre seus membros nomes experientes no manejo de negócios internacionais.

A inauguração da primeira ferrovia foi um evento comemorativo e de grande festa, assistido por algo em torno de 10 mil pessoas que exultavam quando a máquina pegava embalo em leves descidas e chegava a impressionantes 20km/h de velocidade. É seguro dizer que a mania ferroviária se expandiu para todo o país em pouco tempo e apenas o passar de décadas e mais décadas conseguiria esfriá-la. Entretanto, seria possível concluir a partir dessa euforia que não houve oposição relevante à expansão ferroviária? Embora hoje a resposta provavelmente seria ‘sim’ dada a tradição da “história dos vencedores” sobre os demais discursos, a realidade de 1825-1850 era um pouco mais problemática. Embora a força e a riqueza daqueles interessados na expansão fossem implacáveis diante de todos os inimigos, exceto talvez das crises comerciais e dos estouros de bolhas acionárias sobre os papéis das empresas ferroviárias, a citação de George Godwin que inicia este capítulo se insere justamente dentro do contexto de crescente vocalização de discordâncias públicas. Com o tempo a ferrovia seria mais consensualmente vista e pintada como um símbolo benigno de progresso e mudança, e Godwin certamente a encarava dessa forma, mas grandes mudanças inevitavelmente levam a descontentamento sociais expressivos, principalmente quando envolvem alterações no padrão de comportamento cotidiano das pessoas. No caso das linhas férreas, elas não apenas tocavam nessa ferida como ainda suas construções

atropelavam qualquer coisa que estivesse em seu caminho, sejam elas os operários que a construíam e os pedestres – a criação de um sistema de segurança adequado, com sinalização, frenagem e uma rotina de inspeção e alarmes, bem como uma preocupação genuína com acidentes trabalhistas, é um desenvolvimento institucional muito posterior –, casas familiares, espaços tradicionais de vivência ou passeio, paisagens, enfim... uma vez vencida a árdua tarefa de obter um Ato Parlamentar que permitisse a aquisição compulsória das terras necessárias ao projeto, havia pouco que pudesse ser feito para reverter o destino dessas áreas.

Talvez mais que diversas inovações celebradas do fim do século, a ferrovia tocou em todos esses pontos simultaneamente, e a forma usual de lidar com os protestos e críticas – compra, desapropriação, ou até mesmo confisco – não eram exatamente formas inclusivas de diálogo. Em linhas gerais, os principais opositores vinham do interesse agrário, pois parte da aristocracia rural britânica temia que as ferrovias levassem ao solapamento da agricultura nacional, e da população do campo, temerosa das consequências que a ferrovia poderia trazer, como um fluxo contínuo de pedantes turistas urbanos.¹³²

Diante desse quadro, o que Godwin buscava em sua *Appeal* era justamente listar as várias maneiras diferentes em que as ferrovias beneficiavam a ‘nação como um todo’ e que, portanto, mereceriam a canalização de “toda a energia” da população para ajudar na execução dos empreendimentos e no apoio da opinião pública à construção ferroviária. No ano de 1837 quando a publicara, o Reino Unido já contava com 860km de linhas férreas, um feito impressionante se levarmos em conta as limitações das técnicas de metalurgia disponíveis para produzir seus trilhos e a ainda carente de aperfeiçoamentos locomotiva a vapor no decênio 1825-1835. Nas primeiras duas décadas do empreendimento ferroviário as companhias eram basicamente instituições de influência, iniciativa e gerenciamento locais que para obterem financiamento e sucesso necessitavam usar de um imaginário e retórica que a justificassem enquanto de interesse público. Curiosamente na direção oposta, conforme cresciam em escala projetando-se para a influência nacional, eram concomitantemente aprimorados os métodos de gerenciar os negócios com o objetivo de providenciar maiores e mais seguros fluxos de financiamento ao investimento e de pagamento de dividendos para seus acionistas, aprimorando a necessária organização sistemática

¹³² Para alguns exemplos curiosos de críticas e poemas feitos contra a expansão ferroviária, ver Jones, Steven E. *Against technology: From the Luddites to neo-Luddism*. London: Routledge, 2006, pp. 87-90.

que as primeiras ferrovias nem sempre conseguiam realizar e que, justamente por isso, eram um investimento menos disseminado entre investidores minoritários. Ou seja, com relação à iniciativa privada, de empreendimentos locais defendidos em termos do bem público, as ferrovias transitaram gradualmente para empreendimentos nacionais defendidos em termos do ganho individual – embora a retórica do interesse nacional nunca tenha saído do horizonte do marketing ferroviário, já não era mais uma necessidade indispensável à viabilidade econômica de um projeto de expansão.¹³³

2.1.2. Expansões territoriais e o tenso caminho da unificação

“Se o ‘verdadeiro critério da distância é o tempo,’ – e quem pode duvidar? – o porto de Liverpool e a vila manufatureira de Manchester são agora dificilmente outra coisa que não um único lugar...”

– George Godwin (1815-1888), em sua *Appeal to the Public, on the Subject of Railways*, de 1837.¹³⁴

“‘Tempo é dinheiro’; as palavras formigam nas minhas orelhas para que eu não consiga seguir escrevendo. Ele não é nada melhor, então? Se nós pudéssemos entender completamente o que o tempo era – ele próprio –, isso não agregaria ainda mais à causa? Uma coisa da qual a perda e o ganho constitui a perda absoluta, e o ganho perfeito.”

– John Ruskin (1819-1900), importante pensador britânico, em carta escrita em 1867.¹³⁵

O impacto de mudanças nos transportes para a organização humana deve ser um dos exemplos mais acessíveis de uma relação dialética que podemos fazer referência sem pecar pelo formalismo. A relação é tão simples quanto essa: reduções no *tempo* de deslocamento *aumentam e diminuem o espaço*. Aumentam, pois o desenvolvimento dos transportes aguça a percepção dos sujeitos quanto à possibilidade e a facilidade de se locomover de um ponto ao outro; no mesmo intervalo temporal chega-se mais longe, com menor cansaço, e a dinâmica de abertura de novos

¹³³ Casson, Mark. *The world's first railway system: enterprise, competition, and regulation on the railway network in Victorian Britain*. New York: Oxford University Press, 2009.

¹³⁴ Godwin, George. *An Appeal to the Public, on the Subject of Railways*. Vol. 39. J. Weale, J. Williams, 1837, pp. 31. Tradução livre do autor.

¹³⁵ Ruskin, John. *Time and Tide, by Weare and Tyne: Twenty-five Letters to a Working Man of Sunderland on the Laws of Work*. Allen & Unwin, 1867, pp. 61.

caminhos presente no corpo social é progressivamente estendida mesmo para as regiões mais distantes e de difícil acesso conforme cada projeto prova-se bem sucedido, ampliando em termos absolutos o território efetivamente passível de ser acessado. Diminuem, pois ao mesmo tempo que os limites geográficos são puxados para cada vez mais longe, a distância relativa, medida em termos do tempo necessário para percorre-la, entre cada ponto no globo para com os demais pontos é sistematicamente reduzida, aumentando a densidade tanto dos espaços anteriormente acessíveis quanto dos novos.

De fato, a tendência cumulativa dessa relação dialética que simultaneamente expande e encurta horizontes foi percebida e amplamente explorada pelos britânicos, bem como rapidamente emulada. A concatenação de algumas melhorias tecnológicas com a conclusão de diversos projetos ferroviários que estavam ainda em gestação – é importante lembrarmos que cada linha demandava muito mais crédito e capacidade de planejamento do que quaisquer outros empreendimentos industriais da época – faria com que a malha ferroviária britânica dobrasse no intervalo de dois anos, chegando a 1560km em 1839. A quantidade de passageiros transportada, que em 1838 foi de 5,4 milhões, em 1843 já era quatro vezes maior, chegando em 21,7 milhões. Porém seríamos obrigados a considerar essas somas como demasiado pequenas se estendermos nosso horizonte de comparações até 1873, quando a malha ferroviária britânica transportava mais de 439 milhões de passageiros por ano, ou 20 vezes o número de trinta anos atrás. Mas não é só isso. Enquanto em 1843 realizava-se por ano e em média menos de uma viagem por habitante, em 1873 a sociedade britânica apresentava a incrível média anual de 13,64.¹³⁶ Com números como esses, é evidente que não estamos falando de meras mudanças em variáveis econômicas – o aumento do pagamento de tarifas de transporte para grandes grupos empresariais e financeiros em detrimento dos tradicionais serviços dos cocheiros¹³⁷ –, mas sim de uma mudança cultural radical na relação de uma sociedade com o seu espaço nacional e, para introduzirmos parte da discussão do próximo tópico, na relação entre a cidade e sua cultura urbana com a vasta área rural antes distante dos centros metropolitanos, porta de entrada de notícias, informações e histórias – e mitos – sobre o mundo inteiro. Contudo, tratando-se de um Império com uma vasta influência,

¹³⁶ Essa média foi obtida dividindo-se o total de viagens do ano de 1873 pela população somada da Inglaterra&Wales, Escócia e Irlanda tal como apresentada no compêndio estatístico de Mitchell, R. B. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988, pp. 12.

¹³⁷ A melhor estimativa que encontrei era de que tarifa ferroviária fosse em torno de metade do preço de um serviço de transporte a cavalo para o mesmo trecho. O comentário foi em uma nota de passagem, daí não ter dado ênfase.

tecnologia e experiência no manejo de assuntos internacionais, *a querela britânica rumo a unificação não versaria apenas sobre a geografia de seu território insular original, mas rapidamente seria vinculada, pelos mesmos interesses que as financiavam, com o império ultramarino e os interesses econômicos das classes mercantis, financeiras e industriais britânicas.*

Nos Estados Unidos, junto com a marcha para o Oeste e a ideia do destino manifesto, a expansão ferroviária se tornaria um marco nacional quase mitológico. A primeira ferrovia em solo americano, inaugurada em 1828, foi rapidamente seguida por novos projetos, cada um deles avançando em complexidade e ambição. Nos EUA, como na Grã-Bretanha, a nova e determinante relação das ferrovias com o espaço econômico nacional seria decisiva. Embora tanto no Norte quanto no Sul do país a influência britânica seria marcante tanto no fornecimento de crédito quanto da experiência e tecnologia para viabilizar o investimento ferroviário, a *finalidade* por trás das linhas variava conforme a região. No Sul escravocrata, além de registrarem uso de mão de obra escrava até a derrota na Guerra Civil,¹³⁸ quase 50% do financiamento das linhas vinha dos cofres públicos, e as principais conexões ligavam regiões latifundiárias do interior do país com os principais portos exportadores que enviariam algodão barato embutido com o sangue de negros e negras sob o regime da escravidão para alimentar as manufaturas têxteis britânicas. Uma vez construídas, essas ferrovias reforçavam o caráter exportador da economia Sulista – os elevados custos fixos das linhas exigiam um fluxo elevado de mercadorias para que o investimento se mantivesse viável e não virasse sucata com o passar dos anos – ao mesmo tempo que assegurava o domínio dos senhores de escravos sobre aquele território.

Com a eleição de Jackson à presidência e a passagem da *Indian Removal Bill*, estava dado o pontapé inicial para a grande expansão para o Oeste e a limpeza étnica dos índios¹³⁹. No “mundo livre” do Oeste americano, a ferrovia se provaria essencial para o objetivo expansionista e belicoso da população. No Sul escravista, bem como nos territórios incorporados onde a escravidão foi permitida, a ferrovia, construída em boa parte com mão de obra escrava, ajudou a

¹³⁸ Evans JR, Robert. *The economics of American Negro slavery*. In: *Aspects of Labor Economics*. Princeton University Press, 1962, pp. 223-224.

¹³⁹ Hoje mais comumente – e com razão – chamados de americanos nativos por ser uma classificação mais inclusiva, porém a denominação “índio” não deixa de ser um símbolo da estupidez europeia, daí sua utilização nestas linhas.

sedimentar a escravidão ao aumentar a eficiência dos latifúndios, embora posteriormente seu uso militar seria também central para a vitória das tropas do Norte durante a guerra civil.¹⁴⁰ No Norte, nem todas as ferrovias privilegiavam o acesso ao mercado de exportação. Sem dúvida, os vínculos portuários permaneceram – em quase toda parte, da Inglaterra, aos Estados Unidos, à África do Sul e a Índia, uma rápida passada de olho nos mapas ferroviários revela como os engenheiros viam como ideal criar ferrovias a partir das conexões fluviais, e conectar vários rios por terra através dos trilhos –, porém da região dos Grandes Lagos em direção ao Oeste as ferrovias foram também determinantes na atração de imigrantes e na viabilidade tanto da agricultura mercantil dos novos fazendeiros quanto no abastecimento das maiores cidades, estruturando vínculos econômicos *nacionais* difíceis de serem desfeitos uma vez estabelecidos.

Entretanto, até meados de 1840, tanto na Inglaterra como nos demais países que expandiam as malhas ferroviárias, a utilização do novo meio de transporte para fins militares não era reconhecida, ou ao menos não no contexto de guerras internacionais de maior escala: em território nacional, desde muito cedo os militares perceberam que as ferrovias permitiam o rápido deslocamento de tropas para suprimir protestos e movimentos rebeldes em áreas afastadas.¹⁴¹ Na Inglaterra, no mesmo ano em que foi aberta a *Liverpool & Manchester Railway* (1830), ela seria utilizada para deslocar tropas e conter um protesto na Irlanda, fazendo em duas horas um percurso que levaria dois dias marchando a pé, com a vantagem das tropas não estarem cansadas ao chegar.¹⁴² Em 1842, uma nova legislação permitia a utilização imediata das ferrovias a tarifas reduzidas quando para fins militares. Em 1848, o término da linha *Chester and Holyhead* permitia à *London and North Western* conectar Londres à Irlanda através de entroncamentos com outras linhas, assim tornando possível também formar um lucrativo contrato com o governo, interessado no transporte aprimorado para conter militarmente movimentos políticos na Irlanda,¹⁴³ que passava por uma grave crise social devido à Grande Fome de 1845-1848.

A Prússia talvez fora um dos primeiros países onde emergiu com maior clareza a consciência acerca da utilização militar das ferrovias, embora as ideias pioneiras de Friedrich

¹⁴⁰ Trataremos disso em dois momentos mais a frente. Ver Subtópico 2.3.1 para as alterações econômicas, e 3.1 para os impactos militares.

¹⁴¹ Wolmar, Christian. *Engines of War. How Wars Were Won and Lost on the Railways*. New York: Public Affairs, 2010.

¹⁴² Este, junto com outros exemplos fascinantes do uso da ferrovia para a repressão policial e militar dentro do solo nacional, podem ser encontrados na obra supracitada em abundância maior do que podemos reproduzir nessas linhas.

¹⁴³ Casson, Mark. *The world's first railway system: enterprise, competition, and regulation on the railway network in Victorian Britain*. New York: Oxford University Press, 2009, pp. 136-137.

Harkort (1793-1880), eminente capitalista industrial e empreendedor ferroviário do vale do Ruhr, não tenham sido aceitas a seu tempo pelos militares prussianos. Em 1832, Harkort já profetizava o poder das ferrovias em alterar a lógica da guerra e propunha trajetos de potencial interesse ao Estado prussiano, tanto para se defender “definitivamente” da França quanto para conectar a região do Ruhr à Prússia, então separadas por diversos Estados menores. O impacto conjunto da formação da *Zollverein* (união aduaneira) entre os Estados germânicos, a rápida expansão ferroviária pelos territórios germânicos e os exemplos de posicionamento estratégico de ferrovias visando a guerra dado pela Bélgica, faria com que ideias similares às de Harkort encontrassem um ambiente intelectual mais receptivo dez anos depois, quando Karl Eduard Pönitz (1795-1858) chamaria a atenção dos militares com o seu panfleto *Ferrovias e as Suas Utilidades do Ponto de Vista das Linhas de Operação Militares*. Como é amplamente conhecido, a maior preocupação militar alemã sempre foi a possibilidade de enfrentar uma guerra simultânea em seu front oriental e ocidental, problema que a utilização das ferrovias parecia convenientemente contribuir para uma solução viável. Apenas um ano depois, em 1843 o general prussiano Helmuth von Moltke (1800-1891), futuro chefe do Exército Prussiano, publicaria o tratado *Quais Considerações deveriam determinar a Escolha do Caminho de Ferrovias?*, onde argumenta, dentre outras coisas, que “Todo desenvolvimento de ferrovias é uma vantagem militar; e para a defesa nacional alguns milhões para completar nossas ferrovias é muito mais lucrativamente empregado do que em nossas fortalezas.”¹⁴⁴ E não tardaria para os cabeças-de-Estado serem recompensados: durante a Primavera dos Povos em 1848, na Germânia assim como em vários outros países, a utilização conexões ferroviárias estabelecidas foram centrais para a vitória das forças conservadoras sobre a diversidade de movimentos populares em revolta.

Contudo, a clareza sobre a extensão do impacto militar causado pelas ferrovias só se mostraria em sua verdadeira grandeza para os observadores contemporâneos a partir da década de 1860, com o fim da Guerra Civil Americana, e quaisquer dúvidas sobre a mudança no padrão de guerra ficou para trás após a Guerra Franco-Prussiana em 1871. De toda forma, a importância desses pontos para nossa argumentação é tamanha que o Tópico 3.1 versará apenas sobre essa mudança específica, que aliás marca o início da nossa última periodização, a era da ligação entre Indústria e Guerra (1861-1914).

¹⁴⁴ Gates, David. *Warfare in the Nineteenth Century*. Palgrave Macmillan, 2001, pp. 60-61.

Em todo caso, as tensões levantadas pela aventura ferroviária, seja nos modos de vida da população, nos interesses econômicos ou políticos em jogo, não deixam de revelar a profunda *desigualdade* presente nas sociedades europeias durante a primeira metade do século XIX. Como resume Eric Wolf em *Europe and The People Without History* (A Europa e os Povos sem História):

“As dificuldades de integrar as divisões regionais da França e de transformar “camponeses em Franceses” (Weber, 1976); os problemas colocados pelas propensões centrífugas da “Espanha invertebrada” (Ortega y Gasset, 1937); os obstáculos encontrados em transformar os habitantes de múltiplas cidades e províncias em “Italianos” (Mack Smith, 1969); o forjar das individualizadas e relutantes “vilas natais” da Alemanha em um Reich (Walker, 1971); e as persistentes divisões da Bretanha entre suas classes, divididas em “duas nações” (Disraeli, 1954) – todas colocam em questão qualquer oposição simples entre a heterogeneidade plural e homogeneidade Europeia.”¹⁴⁵

Como o ludismo, os movimentos de contestação à unificação possibilitada pelo alargamento do alcance, velocidade e controle do Estado e de grandes agentes econômicos das metrópoles sobre o território foram sistematicamente sendo deixados para trás nos discursos históricos, e não tardou até que a expansão destes fosse tomada como inevitável pelos fiéis devotos que o ideal do progresso civilizacional conquistara. A possibilidade de emergência do Estado-Nação moderno, com uma cultura, exército e economia de alcance generalizado foi sob diversos pontos de vista uma construção histórica do período pós-1815, e levada a cabo com capital e tecnologia inglesa, o país a que todos os nacionalistas fariam referência, como Friedrich List e seu sonho da Alemanha unificada, ou Alexander Hamilton e Henry Clay em seus argumentos pela autossuficiência das manufaturas dos Estados Unidos¹⁴⁶ e a necessidade de unificar economicamente o território nacional. Como dizia List no seu *Sistema Nacional de Economia Política*, publicado em 1841: “A Inglaterra mostrou ao mundo quão poderosamente os meios de transporte controlam o aumento da riqueza, população e poder político.”¹⁴⁷

¹⁴⁵ Wolf, Eric R. *Europe and the People without History*. University of California Press, 2010, pp. 379.

¹⁴⁶ De acordo com Dana Frank, o movimento intelectual a favor da produção nacional e contra as importações tem origem muito anterior, datando do período de luta pela independência americana. Ver Frank, Dana. *Buy American: The untold story of economic nationalism*. Beacon Press, 2000. Capítulos 1 e 2.

¹⁴⁷ List, Friedrich; Colwell, Stephen. *National system of political economy*. JB Lippincott & Company, 1856, pp. 122.

2.1.3. Fagulhas de mudança na dinâmica industrial

O impacto da ferrovia sobre as formas de organização industriais não foi uníssono entre Grã-Bretanha, Estados Unidos e Alemanha, embora em todos os casos podemos identificar alterações importantes na dinâmica industrial, seja durante as primeiras décadas de expansão mais acelerada do investimento ferroviário (1840-1870), seja posteriormente e de forma decisiva quando as tecnologias da segunda revolução industrial – a metalurgia do aço, a química pesada, a eletricidade e o motor a combustão – germinariam imbricadas às malhas ferroviárias tal como um século antes as primeiras indústrias haviam nascido imbricadas às conexões mercantis navais e fluviais fornecidas pelas grandes cidades portuárias.

Qualquer um que passe o olho pelas estatísticas dos principais insumos e produtos industriais desse período pode testemunhar a brutalidade da escala atingida pela combinação do crescimento da produção e o avanço do transporte terrestre em grande escala. Até o fim da década de 40, o avanço de ambos estava mais ou menos restrito à Europa, América do Norte e a Rússia, porém a partir dos anos 50, seguindo a rachadura no tecido social provocada pelas ferrovias, vastas regiões do globo iniciariam um processo de integração com a economia mundial muito mais profundo do que aquele testemunhado desde o início das grandes navegações europeias.

Da parte da indústria do carvão, a Inglaterra e em menor escala a Bélgica foram os países que mais exploraram esse recurso antes da expansão ferroviária, embora nem todo o mercado de carvão possa ser creditado às indústrias em si, uma vez que o consumo de carvão para abastecer a demanda doméstica por aquecimento seja estimado em torno de um quarto da produção total. Ainda assim, os números da exploração carvoeira são bastante impressionantes. Medidos em milhões de toneladas métricas de carvão, ao final das Guerras Napoleônicas a exploração chegava em 22,3 no Reino Unido. Em 1830, havia aumentado quase 40%, chegando em 30,5 milhões de toneladas métricas. Para colocar esses números em perspectiva, “apenas” as 7,8 milhões de toneladas métricas adicionadas à produção anual britânica nesse intervalo correspondiam à quase a produção somada de toda a mineração de carvão nos Estados Germânicos no quinquênio 1826-1830. Mas os números não parariam de aumentar. Em 1851 a produção no Reino Unido era o dobro daquela de 1830, atingindo 62,5. Em 1873 atingiria a próxima duplicação, em 125 milhões de toneladas métricas.

Nos territórios da futura Alemanha, a produção de carvão era de 1,3 milhões de toneladas métricas em 1817, e nos treze anos seguintes não mudaria sua grandeza de forma significativa, chegando a 1,8 em 1830. Nos Estados Unidos, em 1815 a exploração do minério era ainda menos significativa, apenas 0,3, embora, se colocarmos esses valores numa perspectiva mais ampla, na América Latina apenas o Chile teria uma mineração de carvão maior que essa... *cem anos depois*.¹⁴⁸ Em 1830, a produção havia se duplicado nos Estados Unidos, mas era ainda baixa, 0,6. No início da década de 1850, contudo, a matriz produtiva dos dois países mostrava sinais de que a expansão industrial e ferroviária começava a dinamizar o mercado e o espaço econômico nacional. Em 1850, a produção alemã de carvão era quase quatro vezes maior que a de 1830 – 7,8 milhões de toneladas métricas –, enquanto a produção americana fora multiplicada por doze vezes, atingindo 7,5 milhões, próxima da produção total alemã. Em 1873, os multiplicadores seguiriam elevados, com a produção alemã em 46,2 milhões (seis vezes maior que em 1850) e a americana em 51,9, ou sete vezes maior sob a mesma comparação, mas a produção somada dos dois países era ainda menor que a produção britânica.

A exploração do carvão respondia rapidamente à uma série de demandas das novas aplicações da tecnologia industrial. Não apenas as máquinas a vapor presentes nas ferrovias, nas embarcações mais modernas e no maquinário industrial demandava grandes quantidades do insumo como combustível, como a metalurgia do ferro – necessário para fazer os trilhos, os motores, as locomotivas e todo o novo maquinário industrial do período necessitava – exige o carvão para produzir a gusa, que depois é processada seja em lingotes de ferro ou colocada em moldes para produzir peças pré-fabricadas.

Contudo, infelizmente não há fontes estatísticas confiáveis para a produção de minério de ferro até a segunda metade do século XIX, mesmo para a Grã-Bretanha onde a racionalidade empirista e calculista legou os melhores dados que temos sobre os séculos passados. Entretanto, sabemos que em 1856 a produção de minério de ferro no Reino Unido era também significativamente maior que em qualquer outro país, aferida em 9,7 milhões de

¹⁴⁸ Embora essa afirmação esteja de acordo com as melhores estatísticas disponíveis, é importante mencionarmos que na América Latina parte do que era feito primordialmente com carvão mineral na Europa e nos EUA podia ser suprido com a madeira amplamente disponível, e a temperatura mais elevada dos trópicos não tornaria a exploração de carvão algo disseminado pela demanda doméstica como ocorreu, por exemplo, no Reino Unido.

toneladas¹⁴⁹, enquanto em solo alemão era de 1,3 e nos EUA, 2,9¹⁵⁰. Em 1873, o Reino Unido havia ampliado sua produção em 50%, em 15,8 milhões de toneladas, enquanto a Alemanha havia mais que triplicado sua produção, chegando a 4,8, sendo maior que a produção dos EUA, que beirava os 4 milhões.¹⁵¹

Contudo, para termos uma ideia do impacto real desses números devemos fazer uma aproximação com os usos do minério de ferro na produção metalúrgica, pois foi ali, e não no extrativismo mineral, onde os esforços de engenharia científica química e mecânica, e de engenharia de produção na organização das plantas, fariam as maiores alterações ao longo do século XIX. Na verdade, retomaremos esse problema mais a frente no tópico 3.2 sobre as transformações na economia do último quartil do século XIX, porém neste enxerto é importante assinalarmos algumas mudanças significativas que começavam a ser visíveis aos contemporâneos. Em 1828, a invenção do alto forno pelo escocês James Neilson (1792-1865) e sua progressiva adoção pela Inglaterra, reduzindo custos e ampliando a escala e a qualidade da produção foi um marco importante, embora seus efeitos tenham começado a ser mais disseminados a partir de 1840. Os britânicos também seriam pioneiros na adoção do Processo de Bessemer (1856) e do Forno Siemens-Martin ou *open-heart furnace* (1865), embora com o tempo ficaria claro que o pioneirismo não garantiria a habilidade de utilizar as capacidades técnicas desses processos em toda a sua magnitude.¹⁵²

Na metalurgia do ferro, em 1800 nos territórios do Reino Unido a produção anual de gusa de ferro era de 180 mil toneladas. Em 1825, havia mais que triplicado, chegando às 580 mil, enquanto nos Estados Unidos era menor que 130 mil. Em 1850, o Reino Unido produzia 2.250 mil toneladas, enquanto a produção alemã não passava dos 210 mil, algo mais próximo do produto britânico do início do século, enquanto os EUA ficavam no meio termo, produzindo 572 mil toneladas de gusa. Contudo, em 1873, a “distância” (vale lembrar: não estamos contando a história de uma corrida) havia se reduzido em termos relativos: a produção britânica era de 6.671,

¹⁴⁹ Seguimos usando as toneladas métricas, que correspondem a 1000kg, e não *short tons* ou *long tons* como eram utilizadas em diversos países no período, ou para outras atividades como os fretes navais.

¹⁵⁰ Número de 1860, primeiro ano onde há dados sobre a produção nacional de ferro. Se a mesma tendência de crescimento do período 1860-1865 estava presente em 1855-1860 (o que é uma suposição razoável), em 1856 a produção americana não devia ser muito diferente da produção alemã.

¹⁵¹ Não há dados sobre a produção de minério de ferro americana no ano de 1873. Contudo, em 1875 a produção era de 4,082 milhões de toneladas, levando-nos a supor que o valor de 1873 seria menor mas não muito diferente.

¹⁵² Cf. Chandler, Alfred D.; Hikino, Takashi. *Scale and scope: The dynamics of industrial capitalism*. Harvard University Press, 2009, pp. 280-284.

enquanto a recém-unificada Alemanha produzia 1.991 mil e os EUA 2.602 mil.¹⁵³ Em 1913, às vésperas da Grande Guerra, tanto a produção alemã quanto a americana eram maiores que a produção britânica, 16.761 mil, 31.463 mil e 10.425 mil, respectivamente.

Para entender essas tendências, devemos voltar novamente ao problema da expansão ferroviária. Olhamos para o avanço da produção de carvão, minério de ferro e gusa e percebemos a rápida e impressionante multiplicação do volume produzido, porém nem sempre é evidente as diferentes formas em que essas mudanças quantitativas podem alterar o padrão organizacional, tecnológico e, por que não, também qualitativo, do regime de produção. Outra forma de avaliarmos o salto das 180 mil toneladas de gusa de ferro produzida pela técnica metalúrgica na Grã-Bretanha de 1800 para as 6,6 *milhões* de toneladas desse insumo produzidas em 1873 é pensarmos que toda a produção anual do início do século era produzida *a cada dez dias* em 1873. Ou ainda sob outra ótica, o *mesmo trabalho de distribuição* que a infraestrutura completa britânica poderia realizar ao longo de um ano inteiro em 1800 deveria ser feito num prazo 355 dias menor em 1873. Evidentemente, essa seria uma tarefa impossível sob as mesmas bases tecnológicas e organizacionais do início do século. Durante todo o século XIX os sistemas de distribuição e a capacidade organizacional das empresas comerciais e industriais tiveram que ser sistematicamente aprimorados para lidar com os novos desafios que elas mesmos se impunham através da acumulação incessante de capitais.

É nesse processo de mudança sistemática, porém paulatina e gradual¹⁵⁴, que quase sem perceber o Reino Unido foi lentamente perdendo a capacidade essencial que dispunha no início do século e imediatamente após a vitória contra a França: o monopólio dos melhores e mais rápidos meios de transporte em massa e todas as habilidades de gestão, organização e diplomacia oficial e privada necessárias para articulá-los em torno de uma estratégia global de expansão e defesa mercantis. Enquanto a indústria depende quase exclusivamente das vias navegáveis para assegurar a escala necessária à produção em massa, a liderança britânica nos mais diversos setores, bem como a projeção política formal e informal destes interesses conforme

¹⁵³ Mitchell, Brian R. *European historical statistics, 1750-1970*. 7ed. London: Palgrave Macmillan, 2007, pp. 494-496. Ver também Mitchell, Brian R. *International Historical Statistics: The Americas, 1750-2005*. 6ed. New York: Palgrave Macmillan, 2007, pp. 375.

¹⁵⁴ Há ainda a questão tecnológica de fundo, como o desenvolvimento da química e da metalurgia cujas inovações e capacidades técnicas seriam melhor aproveitadas por países como a Alemanha e os Estados Unidos. Trataremos disso em maior detalhe ao longo do Tópico 2.3.

as conexões ultramarinas, foi assegurada com impressionante êxito. Contudo, a disseminação da expansão ferroviária, ela própria um modo de distribuição e transporte oriundo da técnica, da experiência e do capital britânico acumulado nos momentos anteriores por mercadores-banqueiros, industriais e engenheiros, era por consequência tocada na Grã-Bretanha conforme seus interesses mercantis nacionais e globais, na Alemanha e nos Estados Unidos a ferrovia com o tempo deixou de representar o ápice das capacidades tecnológicas e organizacionais de um período, mas passou a ser o *pressuposto básico* de toda uma nova gama de investimentos industriais de grande escala e de um imenso corpo técnico-gerencial fundamentalmente distinto da forma britânica de tocar os negócios.

Por volta de 1875, as redes ferroviárias mundiais eram responsáveis por transportar uma carga de mercadorias nove vezes maior que o valor transportado pelas vias navegáveis – um fator de multiplicação inimaginável para a realidade econômica do início do século, ou ao menos em sua importância relativa. Tomemos por exemplo o processo de importação de algodão e exportação de tecido no início do século na Inglaterra. O trajeto completo das mercadorias envolvia quatro viagens por terra e duas pelo mar, sendo: produção da matéria-prima → viagem por terra (1) → porto exportador → viagem por mar (a) → porto importador metropolitano → viagem por terra (2) → indústria processa a matéria prima para o mercado externo → viagem por terra (3) → porto exportador → viagem por mar (b) → porto importador estrangeiro → viagem por terra (4) → consumidores de manufaturados nos países estrangeiros. A redução do tempo dos trajetos por terra somada ao aumento da capacidade de carregamento não poderia ter outro impacto que não a multiplicação mais que proporcional do comércio internacional nesse período, pois mesmo no caso das trocas internacionais de longa distância os fluxos eram restringidos mais pelas limitadas condições do transporte por terra do que pelas restrições do sistema naval. Outro indicativo dessa limitação foi como o impacto do barco a vapor foi muito menos abrupto do que a ferrovia: na primeira metade do século XIX a tecnologia do barco à vela havia sido refinada até o ponto do seu apogeu tecnológico, de forma que a aplicação do motor a vapor às embarcações demorou para ser um investimento justificável em termos de rentabilidade e eficiência econômica. Contudo, seriam destacados como proeminentes investimentos militares a partir de 1841, quando o primeiro barco a vapor de guerra britânico, chamado Nemesis, de propriedade da Companhia das Índias Orientais, destruiu 15 barcos de guerra chineses em um único combate durante a Guerra do Ópio (ver o Subtópico 2.2.2 para mais detalhes).

Assim, enquanto em 1815 a Grã-Bretanha podia desfrutar de uma posição geopolítica confortável assentada no controle estratégico e na posição dominante dos seus serviços comerciais e de crédito no mercado mundial, a expansão ferroviária inadvertidamente formava novos grandes mercados que não necessariamente se circunscreviam aos mesmos pontos nodais e as mesmas formas de distribuição, controle e gestão que garantiam a vantagem britânica no momento anterior. E a expansão ferroviária rapidamente escapou de qualquer capacidade de controle e limitação, inclusive criando em solo britânico um sistema mais caro e com uma organização menos sistemática do ponto de vista do desempenho econômico nacional do que poderia ser realizado. A dinâmica do setor em solo britânico foi afetada pela elevada quantidade de capital disponível às várias empresas ferroviárias, as repetidas tentativas dos monopólios ferroviários de destruir a concorrência através da construção de novas linhas, a preferência que os parlamentares locais tinham por incentivar projetos que ajudassem a sua província eleitoral e não a esfera federal, e a frustrada pauta de Gladstone acerca da necessidade de nacionalizar algumas linhas ou o conjunto delas para parar a dinâmica irracional e espoliativa que ele enxergava nos negócios ferroviários. Apesar dos problemas eventuais e estruturais que encontrava, a capacidade de carga e a extensão das linhas férreas crescia exponencialmente.

Contudo, nem por isso as empresas ferroviárias britânicas conseguiram alterar em definitivo as formas pregressas de fazer negócios. Mesmo ali a gestão organizacional tardaria para transitar da propriedade hereditária do corpo de diretores e proprietários para formas impessoais. No conjunto, todos os outros setores da economia britânica apresentavam essa mesma restrição, até mesmo quando passavam por processo de fusões e aquisições.¹⁵⁵ Essa característica se provaria uma limitação ainda mais dramática conforme cada nova tecnologia criada exigia escalas de produção e distribuição progressivamente maiores para manterem sua viabilidade econômica mercantil, outra frente na qual os britânicos seriam rapidamente superados pelas empresas americanas e alemãs. Retomaremos esse ponto novamente no tópico 2.2 sobre a ordem liberal e a hegemonia britânica. Por hora, devemos encerrar essa discussão preparando as bases para discutirmos no tópico 2.3 as diferenças fundamentais da organização econômica que

¹⁵⁵ Chandler, Alfred D. Jr. *Scale and Scope: the dynamics of industrial capitalism*. Cambridge: Harvard University Press, 1990, pp. 286-291.

nasce nos Estados Unidos e na Alemanha. Por motivos de coesão textual, apontaremos as diferenças para com o sistema britânico também ao longo da discussão do Tópico 2.3.

2.1.4. A gênese de um *mundo urbano*

“Se nós fôssemos profetizar que, em 1930, uma população de cinquenta milhões, melhor alimentada, vestida e alojada que os Ingleses do nosso tempo, cobrirá essas ilhas, – que Sussex e Huntigdonshire serão mais ricas que as mais ricas partes de West Riding de Yorkshire o são hoje, – que o cultivo, rico como um jardim de flores, será estendido para o topo mais alto de Bem Nevis e Helvellyn, – que não haverá mais rodovias mas ferrovias, nenhuma viagem sem ser pelo vapor, – que nossa dívida, vasta como ela nos parece, parecerá aos nossos bisnetos um estorvo insignificante, que poderá facilmente ser paga em um ou dois anos, – muitas pessoas nos achariam insanos. Nós não profetizamos nada; mas afirmamos isto: – Se qualquer pessoa houvesse dito ao Parlamento que assistia ao terror depois da crise de 1720, que em 1830 a riqueza da Inglaterra superaria todos os seus sonhos mais ambiciosos (...) nossos ancestrais nos teriam dado tanto crédito à predição quanto deram às Viagens de Gulliver. E ainda assim a predição teria sido verdadeira; (...) Para quase todos os homens o estado de coisas sob o qual foram acostumados a viver aparenta ser o estado necessário de coisas.”

– Thomas Babington Macaulay (1800-1859), ou Barão de Macaulay, político e historiador britânico, na seleção de melhores artigos do *Edinburgh Review*, publicada em 1835.

“O que seria mais natural do que a primeira Exibição dos Trabalhos da Indústria de todas as Nações devesse ser realizada entre um povo que além de qualquer outro no mundo é composto de todas as nações. Se nós fôssemos examinar as várias raças que vieram a fazer parte dessa própria audiência, encontraríamos o sangue de Saxões, Celtas, Alemães, Franceses, Hindus, e provavelmente até mesmo Negros, fluindo entre elas.

– Henry Cole (1808-1882), organizador da Grande Exibição, em suas *Leituras sobre os Resultados da Grande Exibição, Apresentada diante da Sociedade de Artes, Manufaturas e Comércio*, em 1851.

“O que nós devidamente entendemos como África é o espírito ahistórico, não-desenvolvido, ainda envolvido nas condições de mera natureza, e que tinha de ser apresentado aqui apenas enquanto no limiar da História do Mundo.”

– Georg Wilhelm Friedrich Hegel (1770-1831), em sua obra *Filosofia da História* baseada nas aulas ministradas pelo filósofo entre 1821 e 1831.¹⁵⁶

¹⁵⁶ Hegel, Georg W. F. *The Philosophy of History*. Batoche Books. Kitchener, Ontario, 2001, pp. 117. Tradução livre. No original: “What we properly understand by Africa, is the Unhistorical, Undeveloped Spirit, still involved in the conditions of mere nature, and which had to be presented here only as on the threshold of the World’s History.”

Muitas eram as formas em que as grandes metrópoles europeias eram percebidas como motores do progresso. Se em geral cresceram e se urbanizaram rapidamente durante todo o século XIX, o crescimento de Londres em particular era ainda maior. Em 1800, a *City* comportava pouco mais de um milhão de habitantes, sendo duas vezes maior que Paris, três vezes maior que São Petersburgo, cinco vezes maior que Amsterdam, seis vezes maior que Berlin e quinze vezes maior que Nova York. A segunda maior cidade europeia no início do século era também britânica: o condado das manufaturas têxteis, Lancashire. Em 1850 quando da realização da Grande Exposição em Londres, a cidade contava com 2,6 milhões de habitantes, e no fim do século chegaria aos 6,5 milhões. Para colocar esses números em perspectiva, 37% da população brasileira caberia dentro de Londres, enquanto o Rio de Janeiro, então capital nacional, comportava menos de 5% da população do Brasil Império. A Inglaterra foi o primeiro país cuja sociedade transitou para a maioria urbana, e os efeitos dessa estrutura foram dos mais diversos. De um lado, o senso de capital mundial de Londres não poderia ser maior. A cidade recebia todo tipo de mercadorias exóticas das colônias e dos países periféricos dos trópicos, gestando uma mudança nos padrões de consumo; a produção de conhecimento científico e histórico apenas crescia com a ampliação dos vínculos da cidade com o mundo; seus engenheiros e banqueiros eram capazes de alterar paisagens inteiras e reformular o espaço; suas indústrias eram as maiores do mundo e a marinha britânica o mais poderoso exército.

Diante dessa realidade e ao olharmos sob a ótica das citações que iniciam esse tópico, poderíamos facilmente ser levados a pensar que os frutos do progresso material, da divisão do trabalho, da indústria, do comércio e da urbanização haviam erguido Londres e as cidades europeias, para além de qualquer dúvida, ao estágio mais alto da civilização, não apenas em suas possibilidades e riquezas econômicas, mas também pela capacidade de organização do seu povo, a astúcia de seus engenheiros, a laboriosidade de seus operários e a benevolência de governos que enriqueciam com o crescimento das riquezas individuais e não pela espoliação dessas. A burguesia era uma força do progresso e construiria um mundo à sua imagem e semelhança, e mesmo críticos contemporâneos a esse movimento, Marx e Engels, imaginavam como mesmo de uma perspectiva crítica e revolucionária a *única* força capaz de superar os limites do progresso burguês, o proletariado, seria *em si* também uma criação deste progresso burguês, e se tornaria *para si* com o passar do tempo ao se contrapor com a alienação do produto social característica

da instituição da propriedade privada dos meios de produção, a faceta contraditória de um mesmo processo sistêmico geral e abstrato.

Contudo, se qualquer um de nós pudesse voltar no tempo e visitar uma metrópole como Londres à época da Grande Exibição¹⁵⁷, a realidade certamente seria um choque brutal diante das expectativas literárias que esse período conseguir criar no nosso imaginário social. Antes de qualquer coisa, as cidades modernas cheiravam terrivelmente mal e seu fedor pútrido espalhava-se inclusive para dentro dos domicílios. Os planos de unificação do sistema de distribuição de água londrino foram fracassados virando inclusive motivo de chacota – não que fossem resolver o problema, pois a utilização do sifão no encanamento das construções seria uma invenção apenas da última década do século XIX. Os moradores das cidades estavam assim acostumados às ondas malcheirosas, principalmente no verão quando a rápida evaporação fazia subir o cheiro das fezes despejadas sem qualquer tratamento. Não raro, sessões no parlamento britânico tinham de ser encerradas devido ao insuportável cheiro do Tâmsa, e de 1832 em diante ataques de cólera eram recorrentes, principalmente nos bairros pobres.¹⁵⁸

Embora esse elemento seja importante para nós mesmos formarmos uma imagem historicizada sobre a realidade das cidades nesse período, mesmo para as elites cultas da época o mal cheiro, embora incomodasse, não era um fator decisivo na maior parte dos retratos do período. Sem dúvida era motivo para algumas elites tradicionais do campo ressentirem o avanço da modernidade e fazerem poesias bucólicas e idealizadas sobre a vida rural, uma tradição literária muito antiga na cultura inglesa.¹⁵⁹ Porém, para aqueles habituados com a cidade grande, o mal cheiro era uma realidade inescapável de Berlim à Paris, de Londres à Nova York.

Mas esse não era o único problema desses novos espaços. Era na cidade onde a nova classe operária se aglomerava nas regiões periféricas, submetendo-se a regimes de trabalho extensivos de mais de 12 horas por dia para ganhar o salário necessário ao dia seguinte. Que a riqueza e a opulência londrina fossem dependentes da miséria dos trabalhadores não era um elemento de todo incorporado na ideologia dos tempos, embora poderíamos listar dezenas de

¹⁵⁷ Curiosamente, Friedrich List já assinalava a desejabilidade das grandes exposições no início da década de 1840: List, Friedrich.; and William Otto Henderson. *The Natural System of Political Economy*, 1837. Frank Cass & Company, 1983, pp. 118-119.

¹⁵⁸ Thomas, Amanda J. *The Lambeth Cholera Outbreak of 1848-1849: The Setting, Causes, Course and Aftermath of an Epidemic in London*. McFarland, 2009.

¹⁵⁹ Ver Thomas, Keith. *Religion and the decline of magic: studies in popular beliefs in sixteenth and seventeenth-century England*. Penguin UK, 1991.

grandes nomes que colocavam esse problema na pauta principal. Hoje, o debate historiográfico sobre o padrão de vida dos trabalhadores britânicos segue quente. Indo direto na fonte, podemos ver como a mortalidade infantil permaneceu inalterada na Inglaterra e Wales de 1838 a 1906, variando de 164 mortes a cada mil no biênio 1846-1847 e mínimo de 128 em 1905. Apenas após 1906 o índice de mortalidade infantil começa a diminuir para menos que três dígitos. Curiosamente, na Escócia e na Irlanda os índices eram significativamente melhores até onde há registro, basicamente da segunda metade do século XIX em diante. O índice de mortalidade geral também apresenta o mesmo comportamento. Enfim, não há espaço para reconstituir o debate historiográfico nessas linhas, porém poderíamos dizer com segurança suficiente que embora o nível de salários e o poder de compra dos pobres aumentou a partir de 1830, esses ganhos podem ser rapidamente relativizados se ajustarmos o nível de salários pelas mudanças no nível de desemprego, e se contabilizarmos o impacto indireto sobre a qualidade de vida gerado pelas condições piores de saneamento, qualidade do ar e habitação também é possível questionar mesmo as visões mais otimistas.

Além desses problemas estruturais, a grande cidade organizada por economias de mercado é também caracterizada por ser um espaço afetado mais pelas crises comerciais e creditícias do que por fatores naturais como o regime de chuvas característico das crises agrícolas – que eram também urbanas, antes do mercado mundial articular uma multiplicidade de regiões distintas em um mesmo sistema de transporte comercial durante a *segunda metade* do século XIX. Enquanto crises são fenômenos recorrentemente utilizados para apontar os problemas do capitalismo, o papel estrutural do elemento financeiro na dinâmica urbana podia ser constatado também por outras óticas, como na da proporção da população capaz de adquirir sua própria casa, sendo estimada em algo em torno de apenas 10% no final do século.¹⁶⁰ A maior parte do investimento em construção civil era realizado pela aristocracia e por grupos financeiros maiores, que no decorrer do século passaram a especular com a construção de moradias populares nos centros urbanos, onde normalmente apenas quem exercia um ofício de maior qualificação era capaz de arcar com seus custos. O crédito para adquirir a própria casa era pouco desenvolvido por vários motivos, da falta de sofisticação do sistema bancário em organizar empréstimos de longíssimo prazo para pessoas desconhecidas ao funcionamento tradicional do sistema

¹⁶⁰ Pooley, Colin; Turnbull, Jean. *Migration and mobility in Britain since the eighteenth century*. Routledge, 2005, 214-218

imobiliário britânico onde a maior parte da população tomava o pagamento de aluguéis como natural e inevitável.

Essas condições tampouco ajudaram a conter o grande fluxo emigratório que os países europeus assistiam, principalmente na Grã-Bretanha, com especial destaque para a Irlanda, e a Itália. Pelo contrário, seria um contra factual bastante módico afirmarmos que, se não fosse pela emigração, as contradições sociais nos grandes centros urbanos europeus seriam muito mais acentuadas, pois os números são de fato impressionantes. A emigração da população do Reino Unido aumentou muito acima das taxas de crescimento populacional, gerando impactos econômicos diversos e por vezes contraditórios sobre o país. Por um lado, poderíamos creditar o aumento da emigração como uma consequência mais ou menos inevitável, decorrente da crescente facilidade e segurança propiciada pelos meios de transporte. Porém, em tese nada impediria que esse efeito impactasse nos dois sentidos do movimento populacional, uma vez que a cultura política da maior parte do século XIX em geral não via a livre imigração entre Estados como algo particularmente problemático, e isso em um nível até mesmo chocante se tomarmos o padrão extremamente repressivo – e piorando – de controle de fronteiras com o qual nos deparamos hoje e que viemos a tomar como “natural”. De fato, se as condições de vida e trabalho para parcelas significativas da população do Reino Unido declinava ou se mantinha estanque, a possibilidade de trocar o país pelos limites abertos do território dos Estados Unidos e do Canadá era uma oportunidade difícil de ser recusada, principalmente para os mais jovens. Em território nacional, o crescimento demográfico, importante componente do crescimento econômico ao longo de todo o século XIX, era impactado por essa saída: de 1847 até a Grande Guerra, apenas no ano de 1861 e no biênio de 1900-1901 houve menos de 100 mil emigrantes a mais que os imigrantes; e em vários intervalos, como em 1905-1906 e 1910-1914, essa diferença ultrapassou os 200 mil. A migração Irlandesa após a Grande Fome também seria imensa, diminuindo a população da Irlanda em quase 40%.¹⁶¹

A despeito de todas as contradições carregadas por Londres e outras metrópoles europeias, o *Zeitgeist* ou espírito dos tempos – tomando a liberdade poética de supor que tal coisa exista – que rondava a cultura metropolitana britânica no meio do século XIX não poderia ser expresso de forma mais sintética do que o fez William Whewell logo após a Grande Exibição:

¹⁶¹ Mitchell, Brian R. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988, pp. 131-138.

“Nas artes úteis e ornamentais as nações estão sempre indo em frente, de etapa em etapa. Diferentes nações chegaram em diferentes estágios desse progresso, e todos os seus diferentes estágios são vistos de uma vez, no aspecto que eles têm neste momento no vidro mágico, que os encantadores do nosso tempo fizeram emergir do solo como uma exalação.”

Essa noção do tempo público, ou História, como *meio de crescimento orgânico* e de *mudança fundamental*, ao invés de uma simples sucessão aditiva, era essencialmente nova,¹⁶² e em grande parte porque as contradições do século XIX não foram apenas marcadas por embates mercantis e militares, mas também científicos, que geraram profundas rupturas que extrapolavam em muito o recorte de objeto das suas respectivas áreas, adentrando na percepção que a sociedade formava sobre si mesma. Em 1833, Charles Lyell (1797-1875) iniciava a concepção moderna do tempo geológico, cuja escala superava a vida de qualquer homem e apontava no sentido contrário do tempo bíblico. Em 1851, Lord Kelvin (1824-1907) definiria a segunda lei da termodinâmica e o conceito de entropia, dando os primeiros passos para a física sair da mecânica clássica, adquirindo uma nova e importante dimensão temporal. Na verdade, quase todos os novos estudos sociais estavam também de alguma forma ligados ao problema do tempo, não raro mediante a utilização do método histórico. Charles Darwin (1809-1882) deu o passo fundamental para que as longas escalas temporais da geologia pudessem ser com maior grau de cientificidade observadas e exploradas na biologia e, posteriormente, tragicamente também em termos sociais, muito embora o próprio Darwin fosse contrário ao racismo científico e a escravidão, como deixa claro em uma curiosa carta à sua irmã Emily, escrita em junho de 1833 quando o autor estava na cidade do Rio de Janeiro, aos 24 anos de idade:

“Eu assisti o quão paulatino o sentimento geral, como mostrado nas eleições, tem se voltado contra a Escravidão. Que orgulho para a Inglaterra se ela for a primeira nação Europeia a finalmente aboli-la! Antes que eu saísse da Inglaterra, disseram-me que após viver em países escravistas todas as minhas opiniões mudariam; a única alteração da qual estou ciente é formar uma estima ainda maior pelo caráter do negro. É impossível ver um negro e não se sentir simpático a ele; tais expressões alegres, abertas e honestas em bonitos e musculosos corpos. Eu nunca vi algum dos diminutos Portugueses, com seus semblantes assassinos, sem quase desejar que se seguisse no Brasil o exemplo do

¹⁶² Buckley, Jerome Hamilton. *The triumph of time: a study of the Victorian concepts of time, history, progress, and decadence*. Belknap Press of Harvard University Press, 1966, pp. 5.

Haiti; e, considerando a enorme população de negros de aparência saudável, seria maravilhoso se, em algum dia futuro, tal coisa não acontecesse de fato.”¹⁶³

A ideia de um “darwinismo social” foi um desenvolvimento posterior ao livro de Darwin *A Origem das Espécies*; os estudos da frenologia e da eugenia vinham crescendo desde o início do século, e se apropriariam da teoria de Darwin principalmente a partir das ideias do sociólogo Herbert Spencer (1820-1903), que atrairia uma gama enorme de intelectuais em busca de comprovar uma grande lei da evolução humana e suas respectivas raças, onde alçavam a raça branca ao topo da árvore genealógica humana e consequentemente desmoralizavam as demais como “menos humanas” – apontando no sentido da desumanização. Na teoria crítica, o materialismo dialético de Karl Marx (1818-1883) colocava a história no centro do entendimento do mundo, em uma busca incessante por uma teoria geral que comportasse a “totalidade histórica”. Todos esses intelectuais compartilharam do espaço da Inglaterra Vitoriana, e podemos dizer que a seu modo todos respondiam ao domínio das preocupações públicas daquela época.

A visão de mundo gestada nesse período nas grandes metrópoles seria preñe de peculiaridades. De um lado, a conexão mecanicista do século XVIII daria lugar para uma ideia de conexões orgânicas no século XIX, essas capazes de serem aplicadas tanto à natureza quanto à cultura humana. O mundo não era mais uma máquina operando em um ciclo definido, mas um corpo vivo completando a si mesmo em constante adaptação às novas condições. Em uma das muitas expressões de seu tempo que foi capaz de captar, Karl Marx buscou mostrar a passagem da pequena para a grande indústria como uma ampliação da “composição *orgânica* do capital” – a proporção de capital constante, o valor das máquinas e insumos da produção, em relação ao capital variável, e o valor da força de trabalho, indo além de uma leitura economicista, o modo de produção capitalista, ao tornar a relação capital-trabalho um vínculo orgânico de exploração do mais-valor, necessitava ser destruído de suas bases completas pelo operariado, o filho indesejado do projeto civilizacional burguês.

Essa “virada histórica” na literatura e intelectualidade britânica era reforçada pela renovada capacidade de acessar novas fontes documentais. Histórias inéditas vinham dos confins do império e animavam o imaginário da época, o desejo não só pela aventura envolvida no

¹⁶³ Darwin, Charles. *Darwin Correspondence Database*, Disponível em <http://www.darwinproject.ac.uk/entry-206>, acessado em 26 de maio de 2014.

desvendar de padrões, mas também a sistemática classificação, categorização e organização do conhecimento do mundo sob o prisma da ciência “ocidental”, com todos os vieses que ela podia carregar. Com isso, contar histórias que envolviam os mais distantes pontos do globo, tanto no espaço quanto no tempo, da China ao Império Bizantino, o Egito, a África, os povos nativos das Américas, tornou-se um gênero literário próprio cuja influência sobre o senso comum acerca das outras realidades, objeto de fervoroso fascínio aos leitores da época, seria amplamente criticada nos estudos pós-coloniais na literatura, linguística e história.¹⁶⁴

O ponto que queremos mostrar neste tópico é como o espaço urbano formado a partir dos grandes projetos de infraestrutura nacionais e globais era capaz de transformar uma totalidade complexa como a história de todos os povos do mundo em algo objetificável, visível e temporalmente organizado para que sua apreensão fosse possível a qualquer espectador. Esse feito foi realizado não apenas através das grandes exposições de apologia à modernidade e ao progresso industrial, mas também pela organização dos museus, pela invenção da fotografia, pela disseminação de uma imprensa jornalística e editorial de massas capaz de difundir padrões culturais,¹⁶⁵ por exposições culturais onde o negro era exposto como um animal à classe média europeia,¹⁶⁶ dentre muitas outras peculiaridades proporcionadas por esse novo espaço. Com o crescimento das cidades e o alargamento da sua capacidade de influência econômica, sua influência política e cultural sobre as áreas rurais também se expandiu, e a visão geral do camponês como um elemento de *atraso* apenas se intensificou ao longo do século. Em geral crítico ao sistema capitalista, o próprio Marx dificilmente era encontrado defendendo a associação camponesa. Na sua leitura sobre os acontecimentos da França nesse período publicada em *O 18 de Brumário de Napoleão Bonaparte*, diz:

“Os camponeses parceiros constituem uma gigantesca massa, cujos membros vivem na mesma situação, mas não estabelecem relações diversificadas entre si. O seu modo de produção os isola uns dos outros, em vez de levá-los a um intercâmbio recíproco. O isolamento é favorecido pelos péssimos meios de comunicação franceses e pela pobreza dos camponeses. A sua unidade de produção, a parcela, não permite nenhuma divisão de trabalho no seu cultivo, nenhuma aplicação da ciência, portanto, nenhuma multiplicidade no seu desenvolvimento, nenhuma diversidade de talentos, nenhuma profusão de

¹⁶⁴ Sobre esse tema, ver os dois livros clássicos de Edward Said: Said, Edward W. *Orientalismo: o Oriente como invenção do Ocidente*. Editora Companhia das Letras, 2007. E também Said, Edward W. *Imperialismo e cultura*. São Paulo, Cia. das Letras, 1995.

¹⁶⁵ Falaremos com mais detalhe do impacto da imprensa no Tópico 2.2.

¹⁶⁶ McClintock, Anne. *Couro Imperial: raça, gênero e sexualidade no embate colonial*. Campinas, Editora da Unicamp, 2010.

condições sociais. Cada família camponesa é praticamente autossuficiente, produzindo diretamente a maior parte do que consome e obtendo, assim, os seus meios de subsistência mais da troca com a natureza do que do intercâmbio com a sociedade. Há a parcela, o camponês e a família; mais adiante, outra parcela, outro camponês e outra família. (...) Milhões de famílias existindo sob as mesmas condições econômicas que separam o seu modo de vida, os seus interesses e a sua cultura do modo de vida, dos interesses e da cultura das demais classes, contrapondo-se a elas como inimigas, formam uma classe. Mas na medida em que existe um vínculo apenas local entre os parceiros, na medida em que a identidade dos seus interesses não gera entre eles nenhum fator comum, nenhuma união nacional e nenhuma organização política, eles não constituem classe nenhuma. Por conseguinte, são incapazes de fazer valer os interesses da sua classe no seu próprio nome, seja por meio de um Parlamento, seja por meio de uma convenção. Eles não são capazes de representar a si mesmos, necessitando, portanto, ser representados.”¹⁶⁷

Essa problemática do moderno e do arcaico, de quem deveria governar e quem deveria ser governado, é fundamental para entendermos no Capítulo 3 a problemática dinâmica de crescimento do nacionalismo na economia, cultura e política europeias. A ideia de nação, embora seja anterior aos meados do século XIX, ganha o seu sentido moderno que iguala Estado com Nação ao longo deste, e a *história nacional* é um dos seus pré-requisitos básicos. O mesmo aparato técnico que foi mobilizado pelas elites urbanas – uma congregação de grandes financistas, engenheiros eminentes, as maiores indústrias e a administração federal – para pintar em Londres diante dos olhos da população a história mundial como composta por etapas em direção ao progresso, colocando civilização contra civilização, num momento seguinte pode ser colocado em marcha para disseminar a perversa ideia de que a nação não apenas é, de fato, um todo orgânico formado por seus cidadãos em harmonia, pobres e ricos, metropolitanos e caipiras, como ainda esse todo era essencialmente distinto em sua natureza dos demais povos do globo, que podiam ser aliados ou inimigos, hostis ou domesticados, mas nunca iguais – exceto talvez entre os brancos, mas ainda assim com grandes ressalvas diante do grande número de conflitos entre diferentes identidades brancas.

De toda forma, a ideia de que certas organizações sociais estavam fadadas à não-identidade, à não-representação, à meros “atrasos” em um tecido social mais amplo – e a tendência de associar “mais amplo” como uma valoração moral positiva acerca da sua desejabilidade ou justiça intrínsecas – é, hoje devemos reconhecer, uma assustadora, porém constitutiva, peça de *legitimação* dos catastróficos eventos que se seguiriam posteriormente.

¹⁶⁷ Marx, Karl. *O 18 de Brumário de Luís Bonaparte*. São Paulo: Boitempo, 2011, pp. 142-143.

2.2 Ordem liberal e Hegemonia Britânica

“...enquanto os governos estão se preparando para a guerra, todas as tendências da era vão na direção contrária; mas aquilo que mais gritante e consistentemente faz trovoar nas orelhas de imperadores, reis e parlamentos, o severo comando, “Vocês não deverão quebrar a paz,” é a multitude na qual cada país subsiste a partir do produto do trabalho empregado em materiais comprados no exterior. É o crescimento gigantesco que esse sistema manufatureiro tem obtido que priva os tempos anteriores de qualquer analogia com o nosso próprio; e está rapidamente privando de toda a realidade as pedantes exibições de diplomacia e aquelas tradicionais demonstrações de força armada, sobre os quais a paz ou a guerra previamente dependiam.”

– Richard Cobden (1804-1865), importante industrial e político britânico representante da Manchester School, em carta escrita em 1853.¹⁶⁸

“O tratado com a China está no fim! Em um ato desleal, bárbaro e traiçoeiro aquele tratado foi violado! Mas os bárbaros que tão rudemente anularam seus acordos irão agora aprender quais são as tremendas penalidades impostas pela civilização ante uma sanguinária e inconsequente quebra de tratados, e sentirão a vingança que mesmo sua esperteza pervertida e sua metafísica bruta devem admitir como necessária e justa. (...) os bárbaros, os quais são incapazes de cumprir qualquer tratado, devem no mínimo sentir as consequências de quebra-los, e a Inglaterra e a França – ou a Inglaterra sem a França, se necessário – devem ensinar tal lição a essas hordas pérfidas, que o nome “Europeu” será de agora em diante um passaporte de medo, se não pode ser de amor, por suas terras.”

– *The Times of London*, influente jornal britânico, em nota editorial de setembro de 1859 comentando a fracassada tentativa britânica de tomar o porto de Bagu durante a Segunda Guerra do Ópio (1856-1860) contra a China.¹⁶⁹

¹⁶⁸ Cobden, Richard. *The Political Writings of Richard Cobden*. F. W. Chesson, ed. 1903. Library of Economics and Liberty. Acessado em 23 de dezembro de 2014: <http://www.econlib.org/library/YPDBooks/Cobden/cbdPW11.html>. Tradução livre. No original: “I have said elsewhere, that whilst governments are preparing for war, all the tendencies of the age are in the opposite direction; but that which most loudly and constantly thunders in the ears of emperors, kings, and parliaments, the stern command, “You shall not break the peace,” is the multitude which in every country subsists upon the produce of labour employed on materials brought from abroad. It is the gigantic growth which this manufacturing system has attained that deprives former times of any analogy with our own; and is fast depriving of all reality those pedantic displays of diplomacy and those traditional demonstrations of armed force, upon which peace or war formerly depended.”

¹⁶⁹ Tradução livre. No original: “The treaty with China is at an end! By an act faithless, barbarous and treacherous that treaty has been violated! But the barbarians who have so rudely abrogated their compact will now learn what are the tremendous penalties imposed by civilization on a sanguinary and causeless breach of treaties, and feel the vengeance which even their perverted subtlety and crude metaphysics must admit to be necessary and just. (...) the barbarians, whom no treaties can bind, shall be made at least so feel the consequences of breaking them, and that England and France – or England without France, if necessary – shall teach such a lesson to these perfidious hordes, that the name of “European” will hereafter be a passport of fear, if it cannot be of love, throughout their land.”

A oposição entre as expectativas de Cobden e o inflamado editorial do *The Times* sintetiza bem algumas importantes contradições do processo de expansão econômica do século XIX e seus reflexos sobre a percepção dos seus contemporâneos, marcadamente em solo britânico. Hoje, enquanto um conjunto amplo de historiadores e, mais recentemente, economistas institucionais encontraram na Era Vitoriana o surgimento e o desenvolvimento de importantes instituições liberais socialmente tolerantes, leis mais brandas e economicamente inclusivas em suas diretrizes, a historiografia marxista por outro lado costuma dar menor ênfase a esses elementos, preferindo enfatizar o uso sistemático da violência imperialista, econômica e armada, sobre os diversos povos do mundo, ou o tratamento repressivo sobre os protestos trabalhistas. Quando uma dessas tradições se vê confrontada com a realidade apresentada pela outra, salvo exceções, ocorrem as tentativas de esquivar-se dos fatos inconvenientes. Dos primeiros, temos o legado de estudos que buscaram classificar as atividades imperiais como irracionais e economicamente ineficientes, um arcaísmo legado do passado que a modernidade – vista por eles praticamente como sinônimo de capitalismo – não conseguiu extirpar com a velocidade necessária para impedir sua execução. Dos últimos, embora a bibliografia marxista seja também ampla e variada, poderíamos listar um amplo conjunto de obras que toma as contradições do liberalismo do século XIX como apenas a hipocrisia inerente ao modo de produção capitalista, reflexo da naturalização do seu caráter exploratório.

Não resolveremos esse conflito ao longo das próximas páginas, porém caminharemos pelo labirinto cujas paredes são formadas por essas duas formas de perceber os sinais invertidos que podemos captar ao olhar para esse longo período. O grande desafio que se impõe não é outro além das dificuldades de lidar com o problema do anacronismo em História. Desde logo, alguém que se aventure a ler sobre a história dos Impérios Europeus e dos Estados Unidos sem abrir mão dos valores éticos contemporâneos sem dúvida alguma ficará chocado com a realidade que se desenvolverá diante de seus olhos.

Pois havia não apenas o incentivo ou tolerância à escravidão, como o trabalho forçado para as classes pobres era uma imposição recorrente contra a vagabundagem; a pena de morte era aplicada recorrentemente, com execuções e enforcamentos em praça pública para “ensinar” a população (mudanças realmente decisivas na pena de morte ou na execução sumária viriam apenas após a Segunda Guerra); a polícia foi formada e instruída para perseguir politicamente opositores do governo em praticamente todos os lugares; a guerra e o massacre da

população não-branca foi sistemática, inclusive com a aplicação de velhas e novas formas de genocídio, utilizadas pelo Império Britânico na Índia (1875-1878), pela Turquia contra os Armenos durante a Primeira Guerra, pelos Alemães contra as tribos da Namíbia (1902-1905), pela Bélgica no Congo (1885-1908) – apenas para citar alguns –; o domínio doméstico e público do patriarcado sobre as mulheres e jovens era também sistemático e onipresente em uma escala muito maior que o é nos dias de hoje; a homossexualidade era punida com a morte na Grã-Bretanha até 1861, quando a pena mudou para a prisão perpétua; por fim, o papel da aristocracia hereditária sobre a política era maior do que o senso comum sobre a história do mundo após a Revolução Francesa costuma dar crédito; isso para citar alguns fatos curiosos, pois uma lista muitíssimo maior poderia ser levantada. Tão logo essas realidades são amplamente documentadas e qualquer um que se aventure a negá-las não estará fazendo mais do que atirar nos próprios pés, há muito pouco que podemos concluir *sobre o passado* se olharmos para trás com esses olhos, marcando as diferenças com os dias de hoje. Mas então, o desafio permanece: como contextualizar as mudanças do período de modo a entendermos seu significado em seu próprio tempo?

Nossa abordagem sobre esse problema não é mais que uma tentativa de encaminhamento, porém com sorte pode vir a ser frutífera para investigações e pesquisas futuras. A distinção basilar que colocamos e que estrutura os subtópicos desta sessão considera necessário distinguir as implicações do liberalismo para os próprios países onde as ideias e valores liberais surgiam, das suas implicações para o jogo de forças na arena internacional e no contato entre diferentes nações e povos. Embora existam muitos traços em comum, as dificuldades em cada uma das situações são muito distintas, os interesses em jogo tendem a não ser os mesmos e o papel da “sociedade civil” sobre essas contradições também são muito diferentes. Em outras palavras, é necessário diferenciarmos o que o liberalismo significava “em casa própria”, isto é, nas suas metrópoles na Europa e nos Estados Unidos, nos palácios do governo e nas formas de organização da sociedade civil dos seus entornos, do que o liberalismo significava “em casa alheia”, nos espaços limítrofes dessa “mentalidade europeia”, nas colônias, nos contatos com os povos da América Latina, África e Ásia, onde os olhos dos seus “iguais” – outros homens brancos europeus ou Norte-americanos – eram menos numerosos, o julgamento da opinião pública tido como menos relevante, a compaixão com o “outro” mais facilmente relativizada em

prol do pragmatismo que se impunha àqueles incumbidos da tarefa de se relacionar ou administrar povos muitas vezes contra a vontade deles próprios.

Ao falar sobre os mercadores em seu movimento de acumulação de capital, Fernand Braudel diferenciou os espaços aonde eles se sentiam “em casa” – a esfera da circulação –, e onde se sentiam “em casa alheia”, a esfera da produção, ou os pontos onde tocavam diretamente o modo de vida da população (lembrando que a história contada por Braudel chega até as vésperas do século XIX). No século que nos compete, enquanto do ponto de vista econômico os capitalistas – mercantis, industriais, financistas, como traçar as distinções, por exemplo, na execução de uma obra como o Canal de Suez, ou as dezenas de milhares de quilômetros de ferrovias da Índia? – eram cada vez mais capazes de adentrar o território e tocar mesmo as populações mais distantes, fazendo suas vidas balançarem conforme os ventos do mercado mundial. Essa dinâmica engendrou novos conflitos sociais, que se multiplicaram em tamanho e intensidade pelo mundo inteiro – as guerras e rebeliões na Índia em 1817-1818, 1824, 1845-1846, até a rebelião de 1857 e a Grande Fome de 1876-1878, apenas para citar algumas. Fazendo um voo geral por esses acontecimentos, o vagaroso passar do tempo é sublimado e pontos que foram de grande tensão para a época não nos parecem mais que casualidades episódicas.

Assim, nesse contexto, a escolha dos títulos deste breve tópico sobre o liberalismo é uma provocação intencional: é possível cogitarmos que o pensamento ou ideologia liberal também se sentia “em casa” em um determinado espaço, e “em casa alheia” em outro? Os raciocínios sobre o que era moralmente justo e economicamente justo aplicados no próprio país eram utilizados e válidos para lidar com situações problemáticas no exterior? Ou, fazendo o percurso inverso, os julgamentos morais efetivamente realizados no que poderia ser feito com outra pessoa no exterior seriam admitidos pela mesma ideologia liberal se fossem praticados em solo da metrópole? Como e com que grau de facilidade os contemporâneos lidavam com esses problemas?

Veremos que, no curso real dos acontecimentos, a cada choque eram necessárias justificativas ou *formas de legitimação* para que consciência política da época interpretasse suas ações no exterior sobre os “outros” (a invasão e o controle) e inações (a possibilidade de simplesmente retirarem-se dessas regiões) como do lado certo da moral e da justiça. Enquanto isso, em “casa própria” a ideologia liberal mudaria muito lentamente a institucionalidade pregressa, e de fato em algumas países europeus como a Sérvia e a Rússia os embates entre a

possibilidade de readequar suas organizações políticas e os amplos incentivos para não realizar essas mudanças seriam explosivos ao ponto de serem carregados até o século XX e, de certa forma, permanecerem na raiz tanto da eclosão da Primeira Guerra – no caso do assassinato do arquiduque Ferdinand, indissociável dos problemas do nacionalismo na Sérvia – quanto da Revolução Russa, na profunda insatisfação com o autoritarismo do imperador Nicholas II.

A Hegemonia Britânica, baseada como o era na sua dominância das principais rotas comerciais, nos circuitos internacionais de crédito, na capacidade de reorganizar mesmo a geografia mais distante transformando-a em espaço econômico passível de ser incorporado por seu corpo de mercadores, financistas e administradores imperiais, foi também responsável por carregar certo conjunto de valores liberais, e fazer com que a ambição de reis, imperadores e presidentes por todo o mundo se espelhassem nos princípios que regiam a nação britânica caso quisessem ascender a uma posição análoga de poder e prestígio, ou ao menos resistir a um movimento ainda maior de queda relativa. Nesse aspecto, a hegemonia britânica significou não apenas uma certa regulação do ambiente internacional, expressa em uma legislação sobre os princípios do comércio, das finanças internacionais, no código de guerra e na diplomacia, como também *inspirou, para o bem ou para o mal – é difícil julgar –, movimentos internos a cada nação que colocavam em conflito velhas doutrinas sobre o andamento usual das coisas.*

No pano de fundo desse contexto geral, novas e mais eficientes formas de organizar a produção e a distribuição de recursos emergiam nos Estados Unidos e na Alemanha, embora isso ainda não fosse claro para a maior parte dos contemporâneos do período 1815-1873. Na historiografia contemporânea sobre esse período, daremos particular atenção para o debate acerca do *comércio livre* como pauta política e estratégia de influência hegemônica. No fim desse período, se a hegemonia britânica ainda se mantinha em sua posição internacional, ficaria cada vez mais claro que sua capacidade de arbitrar sobre os acontecimentos de certos espaços minguava. A história deste tópico é assim sobre os tortuosos descaminhos de uma sociedade que, ao mesmo tempo que defendia as virtudes do autogoverno dos indivíduos sobre si mesmos, da inviolabilidade da propriedade privada e da regulação da sociedade civil sobre os abusos de autoridades, foi sem dúvida uma das que mais exerceu a tutela sobre outros povos, destruiu a propriedade de nações inteiras e disseminou a subserviência de grandes massas populacionais diante de seus mercadores, empresários e administradores.

2.2.1. Liberalismo em casa própria: reformas e limites

“Rothschild.... Destruíu a predominância da terra mediante a ascensão do sistema de títulos da dívida pública ao poder supremo, assim mobilizando a propriedade e a renda e ao mesmo tempo dotando o dinheiro com os antigos privilégios fundiários. Ele assim criou uma nova aristocracia, é verdade, mas isso, assentado como o é no mais inseguro dos elementos, no dinheiro, não pode jamais desempenhar tão longamente um papel tão regressivo quanto a aristocracia anterior, que era enraizada na propriedade agrária, no próprio solo.”

– Heinrich Heine (1797-1856), poeta alemão.¹⁷⁰

O período que vai de 1815 a 1873 contém uma série de mudanças no ambiente político britânico.¹⁷¹ Elementos que até então apenas arranhavam o tecido social subiam para a paisagem principal como o vapor de uma panela de pressão. Desempenhando o papel do fogo, havia o efeito combinado do longo esforço de guerra, dos juros elevados, do encarecimento do custo de vida e dos salários industriais praticamente estagnados. Não apenas parte expressiva das classes baixas sofria e dava vazão ao cartismo e ao ludismo, como as novas elites associadas com o desenvolvimento industrial e comercial procuravam bases que as alçassem como forças políticas a serem reconhecidas, tomando a forma de ataques recorrentes ao interesse da aristocracia fundiária que dominava o parlamento. O que ficaria claro nas primeiras décadas deste período crucial é a base profundamente assimétrica sobre a qual a política do país estava assentada, em praticamente todas as suas frentes. No parlamento, a elite agrária era a classe mais representada; o direito ao voto, além de censitário, era proibitivo ao ponto de só os ricos votarem; no ambiente de trabalho, o operariado urbano era coibido do direito de organização e as condições de trabalho iam de mal a pior; as mulheres não tinham direito ao voto nem a discursar publicamente. O abismo entre ricos e pobres era evidente.

A interpretação usual sobre o período após 1820 costuma enfatizá-lo como uma era de reformas. Com o número crescente de protestos industriais nas cidades (ver Subtópico 1.2.2),

¹⁷⁰ Ferguson, Niall. *The House of Rothschild: Volume 1: Money's Prophets: 1798-1848*. Penguin, 1999, pp. 213-214. Tradução livre. No original: “Rothschild.... Destroyed the predominance of land, by raising the system of state bonds to supreme power, thereby mobilizing property and income and at the same time endowing money with the previous privileges of the land. He thereby created a new aristocracy, it is true, but this, resting as it does on the most unreliable of elements, on money, can never play as enduringly regressive a role as the former aristocracy, which was rooted in the land, in the earth itself.”

¹⁷¹ Estamos deliberadamente nos atendo aos principais países que elencamos para este trabalho, mas parte significativa das mudanças que trataremos aqui podem ser estendidas para a Europa Ocidental e outros países europeus, como a Áustria-Hungria.

parte da elite britânica teve a margem que precisava para que suas críticas à condução da política tomassem a forma de pressões efetivas para a mudança na legislação. Dos pouco mais de 500 representantes parlamentares, quase 400 eram representantes de pequenos distritos rurais, facilmente eleitos pela grande influência que detinham sobre seus diminutos currais eleitorais. Em 1830, a onda revolucionária que abalou a França e alguns outros países do continente somaram novas preocupações, e tomou forma cada vez mais nítida nas elites aristocráticas britânicas a ideia de que a reforma seria necessária caso quisessem manter sua influência – havia um potencial revolucionário (ou golpista: depende do ponto de vista) nas pressões que se colocavam sobre a estrutura parlamentar.

A reforma que se seguiria caminhava para o que os contemporâneos entendiam como uma mudança liberal na política. O poder de voto foi ampliado, embora continuasse censitário baseado na propriedade, excluindo a maior parte da população (vimos como, por exemplo, pouco mais de 10% da população britânica era proprietária da sua própria casa). O número de “assentos cativos” (*pocket boroughs*) da aristocracia agrária foi reduzido, embora ainda representassem a maioria do parlamento. Não por menos, seus medos de que a Casa dos Lordes perderia influência com o tempo se provariam redondamente injustificados. Do ponto de vista da repressão política, data de pouco antes da Reforma a votação do *Police Act* (1829) que instituía as bases fundamentalmente novas para a formação de uma polícia investigativa e permanente, voltada para buscar de forma ativa e crescentemente científica sinais de quebradores da lei¹⁷² – o personagem de Sherlock Holmes, escrito por Arthur Conan Doyle (1859-1930), seria inimaginável no mundo anterior à essa institucionalidade. Nos EUA, uma legislação semelhante seria criada pouco depois. Como coloca Wallerstein,¹⁷³ foi nesse período que um entendimento particular sobre a forma de governar tomou forma: reprimir duramente num primeiro momento, e instituir reformas lentas e graduais depois, tornou-se o *modus operandi* “ilustrado” na política. Por fim, a ideia liberal do indivíduo racional como um sujeito soberano de si mesmo ainda não era interpretada como aplicável às mulheres. Nesse quesito, a posição reacionária era mais patente, e não poderia ser expressa de forma mais clara do que na crítica feita pelo irlandês William Thompson (1785-1833) e sua amiga Anna Doyle Wheeler (1780-1848) à visão do

¹⁷² Cf. Mladek, Klaus (Ed.). *Police forces: a cultural history of an institution*. Macmillan, 2007.

¹⁷³ Wallerstein, Immanuel. *The Modern World-System: Centrist Liberalism Triumphant, 1789-1914*. 4 vols. Vol. 4. California: Academic Press, 2011.

utilitarista James Mill (1773-1836), que havia escrito o tratado *Essay On Government* (1823). No longo texto intitulado *Apelo de Metade da Raça Humana, as Mulheres: Contra as Pretensões da Outra Metade, Homens, de Reterem-nas sob Escravidão Política, e Portanto Civil e Doméstica*,¹⁷⁴ Thompson e Wheeler expressavam a profunda insatisfação quanto ao status quo da época, que tomava a submissão e a domesticidade das mulheres como fato constitutivo da realidade tanto na esfera pública quanto privada. Ainda que tenham obtido algum apoio e ajudado a impulsionar o movimento feminista e sufragista das mulheres britânicas¹⁷⁵, sua consciência se provaria além das capacidades e interesses de assimilação das elites da época, e nas reformas de 1830-1832 conseguiriam apenas que fosse reforçado no ato da reforma que o voto era direito apenas de “pessoas do sexo masculino”.¹⁷⁶ Isso a despeito da importância das mulheres em termos de classe trabalhadora na Grã-Bretanha, pois as empregadas domésticas eram a maior classe profissional: 989 mil mulheres e 255 mil homens faziam esses serviços em 1841 – superioridade que não seria ultrapassada durante todo o processo de industrialização britânico por nenhum ramo da indústria, ficando atrás apenas dos trabalhos agrícolas.¹⁷⁷

As frentes onde o liberalismo britânico mais avançou no período 1815-1850 foram basicamente três: a liberdade de imprensa e de expressão; a liberdade *econômica* das elites proprietárias; e a institucionalização de um ambiente diplomático internacional, onde a representação o manejo das relações com o exterior seria uma atividade crescentemente burocrática e sujeita ao escrutínio público. Neste subtópico trataremos das duas primeiras, enquanto deixaremos a última para o próximo, sobre o “Liberalismo em casa alheia”.

É difícil imaginar como completa uma narrativa sobre as mudanças sociais do século XIX que não inclua as tensões provocadas pelo desenvolvimento das atividades da imprensa e suas consequências para a política (o advento da *opinião pública*) e a economia (o *marketing* e o

¹⁷⁴ Thompson, William; Wheeler, Anna Doyle. *Appeal of One Half the Human Race, Women, Against the Pretensions of the Other Half, Men, To Retain Them in Political, and Thence in Civil And Domestic Slavery*. Londres, Printed for Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green; and Wheatley and Adlard, 1825.

¹⁷⁵ Não há espaço para tratarmos desse tema mais a fundo. Para interessados, ver Midgley, Clare. *Women against slavery: the British campaigns, 1780-1870*. Routledge, 2004. Para uma problematização do papel do feminismo britânico diante da posição de potência imperial que seu país carregava no espaço internacional, ver Burton, Antoinette M. *Burdens of history: British feminists, Indian women, and imperial culture, 1865-1915*. University of North Carolina Press, 1994.

¹⁷⁶ Ver site oficial do parlamento britânico sobre o sufrágio feminino. <http://www.parliament.uk/about/living-heritage/transformingsociety/electionsvoting/womenvote/keydates/>. Acessado em 22 de novembro de 2013.

¹⁷⁷ Mitchell, Brian R. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988, pp. 104.

interesse do mercado). Em suas “bases materiais”, a imprensa se expandiu pelo efeito combinado de três novidades: técnicas de impressão mais baratas e eficientes; as cidades cada vez maiores ampliando as trocas culturais de informação e conhecimento; e a maior velocidade e alcance dos meios de distribuição – a ferrovia e, posteriormente, o telégrafo. Podemos ter uma noção geral da magnitude dessas mudanças olhando para o aumento nos fluxos de correspondências. Em 1839, primeiro ano onde encontramos estatísticas sobre isso, foram 82 milhões de cartas trocadas. Duplicam em apenas um ano, chegando em 169 milhões em 1840. Seriam duplicadas novamente em 1848, 1861 e 1874, quando atingem 1,39 bilhões de correspondências, sem contar a quantidade de telegramas que aumentam conforme nos aproximamos do fim do século. Esse crescimento era um fenômeno muito pronunciado desde cedo no Reino Unido e nos Estados Unidos e que seria verificado em outros países principalmente na segunda metade do século. A título de comparação, a Alemanha, cuja população além de maior que a britânica era também quase completamente alfabetizada (algo muito distante da realidade do Reino Unido¹⁷⁸), chegaria nesse montante de correspondências trocadas apenas 15 anos depois (1889), embora às vésperas da Grande Guerra já tivessem ultrapassado os britânicos, trocando 7 bilhões de correspondências por ano, ante 5,5 bilhões.¹⁷⁹

A imprensa, onde quer que ela aparecia com maior grau de liberdade, tinha um impacto determinante para o andamento da política, seja por influenciar seus rumos diretamente, como aconteceria no parlamento inglês durante o embate pela queda das *Corn Laws* em 1844-1846, seja por não conseguir influenciar esses rumos, provendo todo tipo de dor de cabeça à imperadores, diplomatas e ministros, desacostumados com terem seu poder questionado por forças estranhas a eles e que a seu ver não deveriam ter qualquer legitimidade para validar ou criticar a sua condução da política, como ocorreria repetidas vezes, principalmente no fim do século, quando a diversidade de movimentos nacionalistas que emergiam na Europa criariam seus próprios jornais e fariam amplo uso do debate público para cutucar e mobilizar as massas, além de provocar mudanças políticas na direção que gostariam – os movimentos pan-eslavos na

¹⁷⁸ Em 1800, aproximadamente 40% dos homens e 60% das mulheres britânicas eram analfabetos; Em 1850, eram 30% e 45% de analfabetos respectivamente. Apenas em 1900 há uma convergência entre os gêneros e uma redução mais significativa do analfabetismo, com apenas 5% da população tanto masculina quanto feminina iletrada. Para mais informações sobre isso, ver a discussão de Engerman, Stanley L. O'Brien, Patrick K. *The Cambridge Economic History of Modern Britain, Volume I: Industrialization 1700-1860*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004, pp. 334.

¹⁷⁹ Mitchell, Brian R. *European historical statistics, 1750-1970*. 7ed. London: Palgrave Macmillan, 2007, pp. 833-839.

Europa Oriental são o exemplo mais direto, porém as incertezas diplomáticas entre Reino Unido, França e Alemanha instiladas por seus respectivos jornais nacionalistas também não estavam longe dessa realidade.

Para a reforma da década de 30, o papel da imprensa não fora tão decisivo, porém a partir dela seria um agente-chave nos cálculos do poder. A imprensa urbana britânica era imensa, produzindo notícias diárias em volume muito maior de informações do que em qualquer outro lugar no mundo nesse período. Um amplo conjunto de jornais provincianos também tomou forma nessa época, porém era comum a republicação das melhores matérias do *The Times of London* e do *The Guardian*, principalmente quando envolviam grandes questões da política nacional, novidades sobre os rumos do Império no ultramar ou notícias importantes sobre a Europa Continental. Quando o parlamento foi aberto à cobertura da imprensa em meados dos anos 30, as elites provincianas e rurais britânicas se viram assim diante de uma força distinta sobre a qual nem sempre tinham capacidade de controlar e administrar, e suas posições mesmo diante de seus iguais, a aristocracia, podia no dia seguinte ser lida e criticada por todos na cidade e em pouco tempo também fora dela.

O poder inerente a essa nova dinâmica foi rapidamente percebido por vários grupos, dos primeiros “lobbies” mercantes a pagar jornalistas para serem favorecidos aos olhos do público às questões morais levantadas pela igreja anglicana e outras associações civis, que pautariam, por exemplo, a defesa da abolição da escravidão, vitória obtida em 1834. Rapidamente a imprensa passou a fazer parte inclusive da dinâmica internacional do império, influenciando nos rumos da Guerra do Ópio (1838) – nome inclusive cunhado pelo *The Times of London* (ver o próximo tópico). Em solo britânico, nesse mesmo período começaria a mobilização da *Manchester School*, um grupo de industriais e entusiastas britânicos interessados em pressionar pela adoção do comércio livre na economia, principalmente com respeito às suas tarifas aduaneiras.

Pois com o seguimento da industrialização e o crescimento populacional aliado com a forte urbanização, as importações de grãos eram uma realidade inescapável para abastecer a demanda das massas. Em 1840, entre 10 a 15% da população era alimentada por trigo importado, cuja maior fatia vinha da Prússia ou da Rússia, ao menos até 1860, quando os EUA passaram a

exportar mais trigos que ambos somados.¹⁸⁰ Foi nesse contexto que em 1838 seria criada a *Anti-Corn Law League*, uma organização liderada pelas elites industriais com o objetivo de atacar agressivamente as proteções agrícolas. A grande inovação da Liga, que permitiu mudar o ambiente político a seu favor, foi a inclusão das classes trabalhadoras no público-alvo de seus panfletos, organizando o interesse popular em torno da queda do protecionismo, rotulado como “*dear loaf*” (pão caro) – tornando as tarifas crescentemente mal vistas pelo público e os formadores de opinião.¹⁸¹

No parlamento, o longo e acalorado debate que se seguiu em torno da questão das tarifas protecionistas em suas diferentes vertentes da economia política inglesa – Ricardiana, Smithiana e evangélicas¹⁸² – divergiam nos termos de se a abolição do protecionismo agrícola deveria ser parcial ou total. Diferentes argumentos eram levantados a favor do livre comércio, porém apenas um deles, referente a uma minoria radical, realmente advogava pela abolição total tanto das tarifas quanto das preferências comerciais do império (os *Navigation Acts* e as Leis do Corso, por exemplo) ou mesmo o desmembramento do império oficial. As divergências entre as demais correntes fundavam-se em duas preocupações: primeiro, como financiar o Estado; segundo, como garantir a manutenção do poder internacional britânico preservando-se a paz europeia.

Isto é, a despeito dos protestos da Liga, a abolição das *Corn Laws* envolvia necessariamente os problemas do Estado e do Império Britânico, e eram esses os interesses que as mantinham politicamente de pé. Ainda que houvesse defensores da abolição total dos laços imperiais da Grã-Bretanha e da abolição total das tarifas alfandegárias – como Cobden defendia na Liga –, na prática as reformas foram lideradas por interesses mais moderados, que buscavam adequar a arquitetura do bem sucedido sistema mercantilista britânico às novas forças econômicas e sociais que ali despontavam. Assim, tanto a eliminação de tarifas quanto os interesses a serem defendidos pelo Império foram feitos nos moldes da manutenção do poderio internacional britânico e nunca em detrimento deste, baseadas na reformulação da importância das colônias como economias satélites cuja função era preservar a preponderância industrial e

¹⁸⁰ Mitchell, Brian R. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988, pp. 229.

¹⁸¹ Howe, Anthony. *Restoring Free Trade: the British Experience, 1776-1873*. Em: O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 193-213.

¹⁸² Ibidem.

financeira britânica. Havia contudo uma visão cada vez mais presente de que a Grã-Bretanha seria capaz de manter sua hegemonia internacional sem a necessidade do protecionismo: as experiências com os novos estados independentes da América do Sul e mesmo a mais antiga independência dos EUA mostravam como a autonomia política dessas regiões não rompia com a estrutura econômica organizada em torno dos interesses mercantis britânicos, que acabavam subordinando regiões economicamente menores à função de economias-satélite, conexões distantes e menos expressivas da vasta rede do sistema mercantilista britânico.

Em outras palavras, de posse de uma forte indústria exportadora, com o início da industrialização pesada e um grande setor de serviços apoiando-a, a apropriação de excedentes pelas formas lucro, juro, diferenciais no valor do trabalho, posse de bens estratégicos, comércio de re-exportação e redução dos riscos já era vista por alguns contemporâneos como suficientes para preservar a hegemonia de seus interesses em escala internacional sem uma *necessidade indispensável* de uma margem alfandegária adicional.¹⁸³ A hegemonia que fora iniciada em torno das bases comerciais e militares do sistema mercantilista havia se materializado em um sistema político-econômico onde as vantagens competitivas tornavam-se crescentemente inalienáveis; quando não por serem qualitativamente superiores, ganhavam pela escala bruta superior àquela de qualquer outra economia do mundo. Não eram expressas somente em mecanismos diretos de intervenção (passíveis de sofrerem contestação política ou destruição militar), mas também na aplicação consciente e em grande escala de novas tecnologias, e no crescimento em geral das formas de organizar a população, o território, seus recursos e relações diplomáticas com o objetivo de obter e preservar excedentes econômicos.

No debate parlamentar, as antigas ideias de William Huskisson (1770-1830) sobre as Corn Laws ainda expressavam a opinião mais moderada quanto às reformas. A defesa ia contra a abolição unilateral de tarifas, mas apoiava negociações bilaterais de tratados de livre comércio com as demais potências, onde seria possível usar a redução das tarifas como fonte de poder de barganha para reduzir tarifas estrangeiras sobre exportações britânicas – como, ceticamente, Adam Smith já havia previsto como a saída pragmática mais provável de ocorrer no lugar do

¹⁸³ Cain, P. J. e Hopkins, A. G. *Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas I: The Old Colonial System, 1688-1850*. Em: *The Economic History Review*, New Series, Vol. 39. No. 4 (1986). Blackwell Publishing. Disponível em: www.jstor.org/stable/2596293. pp. 506-509. A discussão também aparecer na discussão de Mariutti sobre o Império Informal. Cf. Mariutti, Eduardo Barros. *Colonialismo, Imperialismo e o Desenvolvimento Econômico Europeu*. São Paulo: Hucitec, 2009. pp. 200-216.

desejável livre comércio irrestrito. Acreditavam ainda na firme ligação entre comércio e paz, com a prosperidade e as trocas sendo o melhor meio para evitar a guerra e a revolução; rejeitavam os laços econômicos rígidos do Império, porém mantinham intacta uma crença firme no valor econômico das aquisições coloniais como base para trocas, investimento, e migração, todos interesses que seriam ampliados por tarifas preferenciais. A política resultante dessa visão seria uma abertura gradual das trocas imperiais, algo que Smith também já defendia anteriormente, ainda que sem a mesma influência política sobre o parlamento.

O passo fundamental para a abolição das tarifas foi dado em 1842 por Robert Peel (1788-1850), ao adotar o imposto de renda como nova forma de financiamento permanente do Estado¹⁸⁴ – até então sua utilização era restrita aos momentos de guerra. Embora naquele ano a redução das Corn Laws tivesse sido derrotada por ampla margem no Parlamento, a partir das rendas acima do esperado geradas pelo imposto tornou-se economicamente possível a extinção gradual de um grande conjunto de tarifas, embora ainda houvesse um forte interesse agrário defensor da sua manutenção. Provar-se-ia decisivo, contudo, a situação na distribuição das terras agrícolas inglesas. Ao contrário da situação da parte da agricultura camponesa dos Estados Unidos, a propriedade agrícola britânica era extremamente concentrada em grandes propriedades, de forma que os ataques da Liga e crescentemente da imprensa de Londres tornavam o protecionismo difícil de ser defendido como um caso de *interesse genuinamente nacional*, ao passo que medidas a favor do livre comércio pareciam agradar a todos, ou ao menos a maioria. Ainda assim, a resistência era forte. Provou-se decisiva a catastrófica crise da fome irlandesa de 1845-1848 para abalar o status quo. Na ocasião, morreram por volta de um milhão de irlandeses devido ao colapso das plantações de batata, à exportação de outros produtos agrícolas não afetados pela crise, e aos problemas associados à importação de alimentos do estrangeiro para suprir a carência, foram fatores que também colaboraram para o agravamento da condição dos pobres na Irlanda, e em escala muito menor também na Inglaterra. Além das tarifas, o comércio com portos ingleses só podia ser realizado legalmente por navios também ingleses. Com a tragédia, a pauta em defesa de estímulos à importação de alimentos do exterior foi ressignificada

¹⁸⁴ Howe, Anthony. *Restoring Free Trade: the British Experience, 1776-1873*. Em: O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 193-213. Ver também Keenwood, A. G.; Loughheed, A. L. *The Growth of International Economy, 1820–2000: an introductory text*. 4a ed.; Londres: Routledge, 2001. pp. 62-64.

e acabou se concretizando como uma necessidade inadiável: as Corn Laws foram, finalmente, abolidas.¹⁸⁵

Contudo, hoje temos informações suficientes para questionar a aceitação usual de que o Reino Unido a partir desse momento adotaria de fato o livre comércio, ou ao menos no entendimento do senso comum do livre comércio como redução do tamanho do Estado e do fisco, caminhando no sentido de uma forma mais liberal de governo. Do ponto de vista econômico, destaca-se desse movimento como na prática a abolição das Corn Laws não teve um impacto tão grande para as contas públicas – diversos outros impostos sobre importação permaneciam de pé, como sobre o tabaco, chá e açúcar, este último passando por uma controversa mudança no nível das taxas que acabou por falir as colônias britânicas da América Central baseadas na cana, que poucos anos antes haviam abolido a escravidão e agora sofriam com a competição das *plantations* escravistas do Brasil e de Cuba. Em 1840, 17 dos 721 artigos de taxação eram responsáveis por gerar 94,5% das receitas públicas,¹⁸⁶ de forma que a retirada dos impostos foi mais uma racionalização de uma estrutura tributária defasada e ineficaz do que uma mudança nos pilares econômicos do governo.

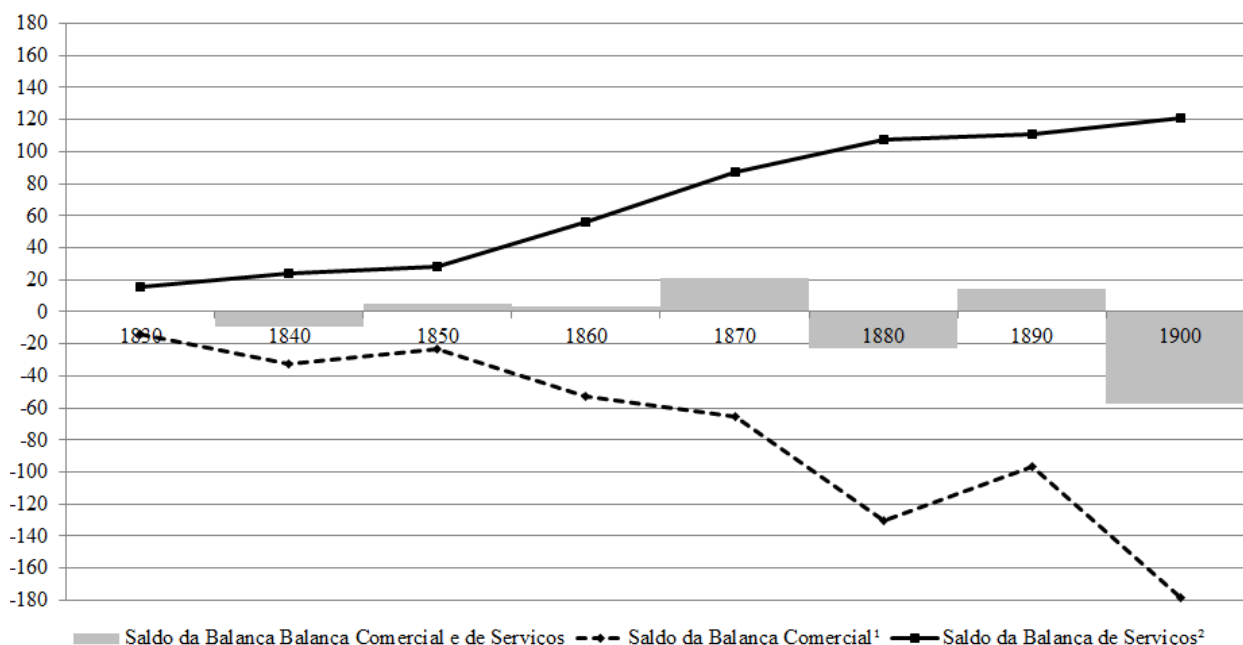
No balanço fiscal, o impacto foi grande apenas no ano seguinte à abolição das Corn Laws, e ainda assim foi no sentido contrário do que poderíamos imaginar. O raciocínio usual é o de que, tratando-se do único país com uma indústria realmente expressiva e de alcance global nesse período, ao promover o comércio sem as tarifas aduaneiras a Grã-Bretanha estaria pautando um monopólio manufatureiro geral sobre os demais, que não teriam condições de competir com seus produtos baratos. A ideia é antiga, presente desde Hamilton e nas críticas de List à Adam Smith (ver Subtópico 2.1.2.). Com base nessas conexões *lógicas*, seríamos obrigados a concluir que a adoção do princípio do livre comércio levaria a um aumento significativo das exportações britânicas, e a realidade é que ocorreu justamente o inverso: os prejuízos sofridos no saldo da balança comercial britânica não pararam de aumentar ao longo de todo o século XIX, e em 1847 o saldo em transações correntes sofreria um duro golpe, passando de negativo em 20,3 milhões de libras em 1846 para negativo em 41,6 milhões de libras. Curiosamente, os ganhos nas contas

¹⁸⁵ Ibid.

¹⁸⁶ Harley, Knick C. *Trade, discovery, mercantilism and technology*. Em: ENGERMAN, Stanley L. O'BRIEN, Patrick K. *The Cambridge Economic History of Modern Britain, Volume I: Industrialization 1700-1860*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004, pp. 189.

nacionais com os invisíveis – que, como vimos, não são tão invisíveis assim, são grandes barcos, ferrovias e crédito de grande volume, com a respectiva complexidade de organização de cada um desses empreendimentos, por hora quase de monopólio exclusivo britânico – cresceram de um saldo positivo em 29,7 milhões de libras para 35,2 milhões.¹⁸⁷ O mesmo padrão de déficit comercial crescente e ganhos estupendos com juros, fretes e outros serviços continuou durante todo o período do nosso estudo. No gráfico a seguir podemos ver como a posição internacional britânica tinha nessa organizacional comercial particular a sua principal fonte de riquezas e acumulação de recursos, com a indústria se incumbindo de manter abastecida essa vasta rede de circulação:

Figura 4 - Balança Comercial e de Serviços Britânica de 1830 a 1900, em milhões de libras correntes



Notas: ³: O saldo da balança comercial agrega as exportações líquidas, os gastos de turistas e perdas por roubo ou contrabando, e os ganhos ou perdas com a venda de barcos.

⁴: O saldo da balança de serviços agrega os ganhos com fretes, seguros e outras atividades correlatas, os lucros do setor comercial, e os pagamentos líquidos de juros e amortizações.

Fonte: Elaboração própria, adaptado do excelente trabalho de Brezis, Elise S. “*Foreign capital flows in the century of Britain’s industrial revolution: new estimates, controlled conjectures.*” *The Economic History Review* 48, n. 1, 1995. pp. 49.

Para a indústria, o principal ganho com as liberalizações comerciais teoricamente não seria tanto pelas capacidades crescentes de exportação dos seus produtos, mas sim pela redução

¹⁸⁷ Mitchell, Brian R. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988, pp. 1044.

nos custos salariais, cujo nível permanecia entendido como aquele necessário para a subsistência do trabalhador. Entretanto, na prática essa redução não se mostrou grande o suficiente para alterar a competitividade internacional da indústria britânica, pois, dentre outros motivos, o país seguia como aquele onde o nível de salários era o mais alto no mundo.¹⁸⁸ Além disso, o custo de vida não foi tão afetado como os panfletos da Manchester School diziam que seriam, permanecendo relativamente estável (e ligeiramente levado) durante todo o período 1842-1873, começando a declinar apenas a partir deste último ano.¹⁸⁹ Em suas capacidades de fazer negócios, os verdadeiros beneficiários do comércio livre eram as elites financeiras e comerciais, pois a redução das aduaneiras afetava diretamente o volume de mercadorias que podiam movimentar tanto no comércio de importação quanto de exportação, ampliando também os fretes envolvidos em cada um desses movimentos, bem como os serviços de seguros envolvidos nas frotas marítimas e ferroviárias, no crédito internacional para subsidiar a exportação de países periféricos para o Reino Unido, na compra de produtos britânicos por parte das suas elites ou casas comerciais locais, dentre outros.

De toda forma, em solo britânico a complexidade do mundo moderno podia ser encarada como uma fonte de progresso. As vontades populares eram capazes de pressionar as elites governantes, que por seu turno não viam como desejável a supressão completa dos críticos como acontecia em outros países da Europa. Vale lembrar, por exemplo, como a maior parte de toda a pauta revolucionária de Marx foi redigida em solo britânico, acessando quase todo conhecimento acumulado que o Império trazia para suas bibliotecas públicas, e o fizera sem acabar exilado como ocorrera enquanto escrevia na Prússia e na França. A liberdade de ir e vir era também um pressuposto naturalizado da política naquele período, com as fronteiras abertas para quase todo tipo de migração reforçando a imagem da congregação do mundo em uma grande metrópole da liberdade e da indústria.¹⁹⁰ A exceção era o mal visto movimento de ascensão social

¹⁸⁸ O salário real em solo britânico não cai, pelo contrário. Ibid, pp. 151-152. O pico dos salários reais se dá em 1858 e 1879 (Ibid, pp. 122). As disputas industriais dispararam em 1889, com 1.211, mais que o dobro do ano anterior. Em 1856, a jornada de trabalho média era de 65 horas semanais. Em 1873, cai para 56 horas semanais e permanece assim até a Primeira Guerra Mundial (Ibid, pp. 147).

¹⁸⁹ Mitchell, Brian R. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988, pp. 861-862.

¹⁹⁰ Apenas na Inglaterra, a emigração foi de 50,4 mil por ano no quinquênio 1816-1820 para 101,5 mil em 1836-1840 e 123,7 mil em 1846-1850. A emigração para países não europeus foi massiva, com mais da metade rumando em direção aos Estados Unidos e a Austrália. Só a emigração da Irlanda foi em 1844 de 54 mil pessoas, porém em 1846 já somava o dobro, e em 1847 o dobro do ano anterior: impressionantes 220 mil emigrantes em um único ano. O número permaneceria alto até 1855, mostrando o efeito duradouro e traumático da crise agrícola sobre a população irlandesa.

da população das colônias em direção às metrópoles europeias, algo que se tentava controlar e restringir na medida do possível.

Enquanto isso, a nova elite, que substituiria crescentemente a elite agrária após 1846-49, seria a dos setores ligados à City Londrina, essencialmente banqueiros, grandes financistas e grandes interesses comerciais. Talvez na base mais profunda de toda a organização social do país, a ideia de que a propriedade privada era uma defesa inalienável garantia que mesmo durante graves crises comerciais os interesses mercantes e financeiros não sofressem retaliação por suas políticas de direcionamento de crédito internacional, especulação rampante por vezes contra o próprio interesse de agentes do Império Britânico. Se antes a sociedade balançava conforme as oscilações climáticas seculares, o espaço urbano era encarado como naturalmente afetado pelos ciclos de crédito ou de confiança empresarial, ainda que seus agentes causadores estivessem na rua ao lado e não no céu. Mesmo quando essa dinâmica era claramente prejudicial aos “interesses nacionais”, como no caso da ganância, desperdício e provincianismo dos monopólios ferroviários britânicos, pautas como a nacionalização das ferrovias de interesse estratégico defendida por William Gladstone (1809-1898) no início dos anos 40 não encontrariam apoio significativo.

Essa elite financeira britânica era ilustrada e se beneficiava da industrialização, reconhecia a importância da indústria e principalmente das ferrovias para a expansão de seus lucros, para a defesa do interesse britânico internacionalmente e para o nível de emprego nacional. No período de 1849 a 1873 a maior convergência entre esses interesses – da maior elite financeira com a maior economia industrial do mundo – daria forma ao auge da Hegemonia Britânica e da ordem liberal: a “Era do Capital”. Apesar da retórica liberal, no comportamento das grandes Companhias de Comércio e de forma ainda mais preeminente desde os conflitos envolvidos na expansão ferroviária, essa elite tinha clara consciência acerca das necessidades de diálogo e apoio mútuo com as forças do governo para promover seus interesses expansionistas nos momentos de bonança e defender seu patrimônio nos momentos de convulsão e instabilidade políticas. O Estado britânico não parou de crescer: se no início do século ele era composto por não mais que 25 mil pessoas e um exército de pouco mais de 100 mil, em 1861 eram 140 mil funcionários mais um exército de 310 mil soldados, sendo a maior parte deste oficialato envolvido na defesa dos territórios no ultramar ou na Marinha britânica, e não na defesa do território nacional propriamente dito. Em 1911, o número cresceria para 440 mil funcionários e

400 mil soldados – em todos os casos, um crescimento proporcionalmente acima do crescimento populacional, e demandando gastos maiores do governo para a sua manutenção.¹⁹¹

Contudo, uma consciência benigna possível em solo britânico acerca do balanço entre progresso e decadência do país nem sempre era possível de ser mantida ao viajar pelos longos braços do Império. Como veremos no próximo tópico a partir do caso da Guerra do Ópio, os mandos e desmandos das elites britânicas no ultramar eram uma *realidade opaca* que aparecia no debate público nacional apenas por meio de filtros – a imprensa, um relato de viagem, cartas diplomáticas por vezes secretas, a necessidade de defender a supremacia do Estado Britânico em suas relações com quaisquer outros países, bem como orgulho nacional do seu povo.

¹⁹¹ O período de maior pico antes da eclosão da Primeira Guerra Mundial se deu em 1901 devido ao aumento do recrutamento militar para a Guerra dos Bôeres, chegando a 530 mil soldados. O período de maior declínio foi entre 1871 e 1891, quando oscilou entre 250 e 280 mil. Em 1914 o número de soldados pularia rapidamente para 810 mil, em 1915 seriam 2,49 milhões, em 1916 são 3,5 milhões, e por fim em 1917 e 1918 mais de 4 milhões. Ver Mitchell, Brian R. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988, pp. 111-121.

2.2.2. Liberalismo em casa alheia: os dilemas britânicos na China

“O ‘Consul da Companhia’ era um oficial estrangeiro despachado pelo Rei da Inglaterra para supervisionar as operações de troca. Mercadores estrangeiros de outras nacionalidades protegiam seus próprios negócios enquanto indivíduos. Apenas a Inglaterra tinha uma companhia separada, consistindo nos mais ricos mercadores do reino, que tinham subscrito um capital de \$30.000.000¹⁹²; e o Rei enviou esse oficial para administrar toda a empreitada. Todas as ofertas por direitos e demandas tirânicas impostas à China foram feitas mediante esse Consul. Assim os mercadores de outros países eram como os negociantes de sal individuais da China, enquanto a Companhia era como os monopolistas de sal.

– Wei Yuan (1794-1857), historiador e geógrafo chinês, ao narrar a situação imposta ao seu país antes da Companhia das Índias Orientais perder seu monopólio sobre as trocas com a China, em 1833. O enxerto é uma parte do seu relato mais amplo sobre a Guerra do Ópio.¹⁹³

“Nós devemos nos lembrar de que a nossa marinha tem muito o que fazer. Nós temos possessões por todo o mundo as quais em caso de guerra devemos proteger assim como as nossas próprias ilhas, e talvez teremos que lutar não contra uma potência marítima, mas contra várias; e se persistirmos em sancionar pelo nosso silêncio o ato que nosso antigo Ministro das Relações Exteriores fez sem autoridade em 1856, e nunca ratificou, nós abandonamos uma das nossas mais efetivas armas defensivas – o poder de atacar um inimigo mediante seu comércio.”

– John Stuart Mill (1806-1873), ao comentar sobre a possível mudança nas leis internacionais do Corso para que garantissem a neutralidade do comércio mesmo entre nações em guerra.¹⁹⁴

Em todas as sociedades, onde quer que os ideais liberais penetrassem, eles fatalmente entravam em conflito com certos valores anteriores, e nesse quesito é especialmente difícil traçar

¹⁹² A unidade de conta na China desse período era o dólar espanhol, pois eram cunhadas em prata, uma das poucas mercadorias ocidentais aceitas pelos chineses.

¹⁹³ Wei, Yuan. *Chinese Account of the Opium War*. No. 1. Kelly & Walsh, Limited, 1888, pp. 5. Tradução livre. Na versão inglesa original: “The ‘Company’s Consul’ was a foreign official despatched by the King of England to superintend trading operations. Foreign traders of other nationalities looked after their own trade as individuals. England alone had a separate company, consisting of the richest merchants in the kingdom, who had subscribed a capital of \$30,000,000; and the King sent this consular officer to manage the whole concern. All the holding-out for rights and the overbearing demands made upon China were the doing of this Consul. Hence the traders of the other countries were as the individual salt-dealers of China, whilst the Company was like the salt-monopolists.”

¹⁹⁴ “We must remember that our navy has a great deal to do. We have possessions all over the world which in case of war we are bound to protect as well as our own islands, and we may have to contend against not one maritime Power only, but against several; and if we persist in sanctioning by our silence the act of our late Foreign Minister done without authority in 1856, and never ratified, we abandon one of our most effective defensive weapons — the power of attacking an enemy through his commerce.” Em John Stuart Mill, *The Collected Works of John Stuart Mill, Public and Parliamentary Speeches*, Vol. 29, pp. 413.

a linha divisória entre as reformas e revoluções pelas quais os países europeus passaram desde a Revolução Francesa dos chamados “conflitos civilizacionais” que emergiriam a partir do crescente contato com a cultura, as mercadorias e as armas carregadas pelos capitalistas e membros do exército e marinha dos países europeus. Talvez uma diferença crucial seja a seguinte: enquanto nas metrópoles europeias tanto a ocorrência quanto a resolução desses conflitos podia ser inserida numa interpretação geral da história de seus povos como uma linha de crescente progresso, o mesmo não poderia ser feito com grau similar de orgulho nos chamados países periféricos, onde o avanço liberal poderia significar tanto a decadência e a humilhação, como interpretado na China e no Japão, quanto uma noção crítica da própria inferioridade diante da incorporação inadequada e parcial dos valores liberais, por vezes devido à identificação das elites do país como desempenhando o papel de forças regressivas na linha geral do progresso histórico, sem questionar a própria validade dessa linha como uma construção história particular da época, como podemos identificar em parte da intelectualidade brasileira, deprimida com o predomínio do interesse latifundiário e do escravismo sobre a possibilidade de formação da nação e padecendo das constantes comparações entre o Brasil e os Estados Unidos.

Se “em casa própria” certa vitória da disseminação dos ideais liberais na Grã-Bretanha fora pioneira e bem sucedida em lutar contra o monopólio do parlamento pelas elites provincianas (1832), contra o monopólio comercial da Companhia das Índias Orientais (1833), obter a abolição da escravidão nos territórios do império (1834) e abolir tarifas que garantiam a força da elite agrícola (1846), “em casa alheia” seus feitos seriam bem menos impressionantes. Por “casa alheia” devemos entender quaisquer regiões suficientemente distantes das grandes metrópoles e dos centros administrativos do governo central, onde o conhecimento acerca das condições e histórias particulares dos povos e regiões envolvidas era inacessível para a vasta maioria da população, sendo mediada principalmente por soldados, grandes mercadores ou em menor grau trabalhadores assalariados de grades capitalistas envolvidos com negócios comerciais, financeiros ou de infraestrutura internacionais.

Nessas regiões limítrofes, a escravidão, quando não ainda operando clandestinamente sem grandes empecilhos, era dissimulada em trabalho compulsório a baixíssimos salários, duas condições que foram essenciais para certos projetos de expansão imperiais, como as grandes ferrovias da Índia onde estima-se que morreram dezenas de milhares de trabalhadores, ou a construção da grande ferrovia do Egito que envolveu trabalho escravo, ou ainda a construção do

Canal de Suez e seus trinta mil operários egípcios sob trabalho forçado – essa última chegou a sofrer uma intervenção da administração federal quando esta soube do ocorrido, mas esse tipo de “intervenção humanista” era antes a exceção do que a regra.

De fato, como vimos nos Tópicos 2.1 e 2.2, os discursos liberais que versam sobre a necessidade de autonomia dos indivíduos e a necessidade imperiosa de serem deixados agir sem a intervenção do Estado, embora hoje possam ser lidos sem grande espanto e interpretados em seus sentidos modernos – indivíduos como sendo qualquer ser humano – no contexto do século XIX o mais apropriado, salvo raríssimas exceções, seria entender “indivíduo” como “homem branco, adulto, de origem europeia, alfabetizado e de classe média ou alta” – uma restrição que provavelmente exclui algo como 90% da população dos próprios países europeus e 100% do “resto” da população mundial (só pela exclusão das mulheres e crianças, ambas encaradas como pertencentes à autoridade do mundo doméstico patriarcal, já estaríamos excluindo algo como 75% da população da interpretação usual do sentido de “indivíduo”).

Sob essa ótica, as declarações racistas e a desvalorização moral sob as quais as populações sob o jugo europeu viam-se alvo não são tão um ponto fora da curva assim, e dificilmente poder-se-ia esperar uma grande mudança de consciência acerca da missão civilizadora comercial e religiosa internacional promovida pela projeção do espaço econômico europeu para além das suas fronteiras nacionais. Ademais, colocando em termos tão simples que chegam a ser rudes, poderíamos dizer que os envolvidos com a projeção do poder econômico e/ou político sobre outras regiões detinham técnicas de guerra eficientes demais sobre as quais tinham grande experiência no manejo, e interesses econômicos gananciosos, imediatistas e pulverizados demais para que fosse possível aplaca-los sem mudar radicalmente as “regras do jogo” ou a institucionalidade econômica e jurídica acerca das liberdades individuais e de posse de seus múltiplos agentes “nacionais”.

Embora colocar o problema nessa perspectiva pareça ingênuo – e talvez o seja –, talvez ainda assim ajude a ilustrar a dinâmica curiosa e nem sempre óbvia de *como* os interesses econômicos capitalistas conseguiam penetrar e articular regiões muito diferentes entre si. O senso comum usual, formado pelas histórias das colônias de exploração das américas, não raro gera a impressão de que tudo não passou de um ataque sistemático e organizado de pilhagem sobre os demais povos. Não que isso não tenha ocorrido em múltiplas ocasiões – de forma alguma compomos com a leitura daqueles que buscam tomar a ação no exterior como irracional,

ineficiente ou, pior ainda, benevolente –, porém o uso da violência armada e direta raramente era o “Plano A” das grandes empreitadas comerciais-militares. A visão liberal da natureza humana como fundada no egoísmo não é uma visão de mão única. Aplicada à totalidade dos seres humanos, dela não se deriva como consequência que o egoísmo de um indivíduo ou uma sociedade deve se sobrepor ao de todos os demais, mas sim de que, ao lidar com *qualquer* ser humano, será possível estabelecer parcerias de mútuo interesse – trocas – baseadas no possível auto-interesse egoísta do *outro* e nas capacidades de negociação a partir da identificação desses interesses. Isto é, para o plano das relações internacionais, implica um comportamento extremamente sagaz e pragmático de diálogo, auxiliado por outras formas de intercâmbio como de presentes, favores e crédito que, coincidentemente, a influência armada e a riqueza do mundo ocidental eram capazes de oferecer com grande diversidade e escala. Rapidamente, homens com isso em mente conseguiam captar o que uma determinada elite distante poderia querer e, a partir disso, estabelecer vínculos lucrativos com as metrópoles europeias. Como a tecnologia e a organização social necessária para cruzar mais de 10 mil quilômetros de mares e oceanos era exclusivamente ocidental, esses contatos civilizacionais eram uma via de mão única onde os europeus podiam aumentar, diminuir ou encerrar as comunicações conforme as necessidades do dia, enquanto os outros povos, nações e civilizações não detinham essa mesma liberdade, sendo recorrentemente importunados pela presença ocidental vinda dos mares, quer eles queiram ou não.

Talvez o caso onde podemos encontrar os maiores exemplos dessa tensão venha da relação dos europeus e americanos com a China.¹⁹⁵ Em 1793, o imperador chinês diria ao primeiro enviado britânico à China, Lord Macartney: “Eu não dou valor a objetos estranhos ou engenhosos e não tenho uso para as manufaturas do seu país” – um duro golpe na confiança britânica, ainda que àquela altura fosse desprovida do mesmo nível de orgulho e prepotência que teria após 1815. O muito posterior caso da Guerra do Ópio é um exemplo emblemático da tensão provocada pela peculiar dinâmica social que comentamos anteriormente, pois os britânicos nunca deixaram de fazer novas tentativas de negociar com o Império Celestial. Na China, as trocas com o exterior eram amplamente reguladas. A prata era uma das poucas mercadorias aceitas, e o

¹⁹⁵ Para uma história completa dos conflitos da Grã-Bretanha com a China, recomendamos o magistral trabalho Hanes, William Travis; Sanello, Frank. *The opium wars: the addiction of one empire and the corruption of another*. Illinois: Sourcebooks, Inc., 2002. O trabalho de Hanes e Frank é a fonte da maior parte dos exemplos e citações que exporemos sobre a Guerra do Ópio.

acesso aos portos chineses era controlado pelos mercadores *Hong* e a longa hierarquia de comando que garantia que os movimentos dos estrangeiros em solo chinês fossem acompanhados de perto.

Por um tempo, a Companhia das Índias Orientais manteve um monopólio das trocas britânicas com a China, embora só tivessem acesso ao porto de Cantão (Guangzhou) e uma pequena colônia – entrepostos de piratas e pescadores – em Hong Kong. Diversas das suas demandas ao Império Celestial não eram atendidas, como a construção de uma embaixada com direitos de extraterritorialidade na capital chinesa e a legalização da venda do ópio. Impedidos de fazer esse comércio pelas vias legais e importando cada vez mais produtos chineses, mercadores britânicos organizaram um esquema com produtores de ópio na Índia e intermediários chineses que seriam responsáveis por levar a mercadoria para dentro do país, com a supervisão e o conhecimento de Sir George Elliot (1784-1863), representante da Marinha Real Britânica na China. Com a quebra do monopólio da Companhia, uma miríade de comerciantes passou a fazer o transporte de chá, porcelanas e ópio com o Império Chinês.

O uso medicinal do ópio já era conhecido, e era por esse motivo tolerado pela administração imperial que por um tempo preferiu regular a venda do produto. Contudo, o aumento dos casos de viciados era uma preocupação crescente dentro da administração chinesa, que discutia proposta de como resolvê-la. Enquanto isso, no fim da década de 20 as receitas anuais do comércio de ópio para agentes oriundos da Grã-Bretanha giravam em torno de 10 milhões de libras (para efeito de comparação, a colônia portuguesa em Macau era tida como altamente lucrativa para o Império Português e sua receita anual girava em torno de 20 mil libras), havia grande pressão britânica para que o comércio de ópio fosse liberado. A China só aceitava a prata como pagamento pelo seu chá e demais produtos, e sem o comércio ilegal de ópio a realeza britânica perderia uma fonte de receitas importante para sua saúde fiscal uma vez que tinha de comprar prata de outros países. O ópio ilegal sofria tributação pois, antes mesmo de sair da Índia, podia ser tributado nas fazendas onde a droga era produzida ou nos portos onde os mercadores britânicos içavam vela.

Enquanto isso, na China, a droga tornava-se um problema crescente de saúde pública e havia intenso debate sobre como reduzir sua disseminação pelo território. Embora a administração chinesa soubesse que o produto era parte de um contrabando organizado pelos ingleses, o controle da mercadoria era difícil pela participação de intermediários chineses

menores no apoio à entrada da mercadoria e na dificuldade de negociar com o comandante britânico que, embora representasse a Rainha Vitória na região, tendo inclusive direito de realizar julgamentos, não organizava nem mandava na ampla gama de mercadores e piratas britânicos que ali circulavam, dependendo da colaboração deles em acatar ou não as regras que ele colocava, a menos que estivesse disposto a fazer uso da força, algo que era tido como último recurso e a ser usado em situações extremas.

O oficial chinês apontado pelo Imperador para resolver o problema do ópio foi Lin Zexu (1785-1850), um oficial laborioso e incorruptível que fora bem-sucedido em erradicar a presença da droga em duas províncias chinesas. O impasse com os britânicos ocorreu quando, após negociações diplomáticas infrutíferas para solucionar o problema do ópio, Lin decidiu por confiscar a carga de um navio identificado como portando grandes quantidades de ópio, uma carga avaliada em torno de 10 ou 20 milhões de libras. O confisco seria seguido pela queima do ópio em praça pública aos olhos dos britânicos, e tinha como objetivo mandar uma mensagem de quão longe os chineses estavam dispostos a ir para que o negócio do ópio fosse interrompido e, de fato, o clima entre os países ficou muito mais tenso a partir daí. De um lado, os mercadores prejudicados pelo confisco passaram a demandar reparações – não importa de quem: apoiavam uma intervenção militar imediata na China, mas também pressionavam por uma compensação da Rainha Vitória, que concordava em compensá-los em até £2,5 milhões de libras (que nunca seriam pagas). Avaliavam que o confisco nunca teria acontecido se a diplomacia oficial não houvesse irritado os chineses e *a inação militar exigia uma reparação econômico*. Ao mesmo tempo, acusavam os chineses de terem tomado uma atitude ilegal que extrapolava o direito, visto como legítimo, de um governo defender sua alfândega. A autoridade na região, Sir Elliot, por sua vez culpava os mercadores por terem estragado as relações diplomáticas da realeza britânica com o Império Celestial com seu comércio ilegal de ópio, mas concordava que o confisco fora uma atitude desnecessária que apenas piorou a situação.

Após uma série de conflitos diplomáticos menores e que apenas pioraram o clima entre os dois países, como um marujo britânico bêbado matar por engano um chinês em Hong Kong e Lin retaliar adotando medidas como o envenenamento das fontes de água da região para expulsar os britânicos ou obter a entrega do assassino para ser executado – a pena para homicídio na China era sempre a morte –, algo que os britânicos não estavam dispostos a fazer devido às repercussões que teriam em Londres: quando saísse nos jornais que o Império havia abrido mão

da sua autonomia judicial e entregue um cidadão britânico desamparado para morrer na China, seria enxergado pelos contemporâneos como uma clara e inadmissível mensagem de capitulação e inferioridade.

Enquanto isso, o comércio ilegal de ópio persistia, embora em escala muito menor, principalmente após os chineses obrigarem todos os barcos mercantes não só ingleses, mas também portugueses, americanos e franceses, a assinarem um contrato onde concordavam que caso fosse encontrado ópio em seus barcos seriam punidos com a pena de morte. Ciente de que os ingleses não desistiriam e que o problema do ópio permanecia, Lin tomou uma decisão ousada. Com o apoio de um comerciante britânico que desrespeitou a ordem de Elliot para que nenhum barco de bandeira britânica assinasse o contrato imposto pelos chineses, Lin escreveu uma carta diretamente para a Rainha Vitória relatando a destruição que o ópio estava causando na sociedade chinesa e a imoralidade de se negociar uma mercadoria que causava esse tipo de vício. Lin terminava fazendo uma série de ameaças quanto às duras consequências que a China imporia caso seu pedido não fosse atendido, em uma clara superestimação das capacidades militares chinesas, que não eram melhores das que os britânicos detinham no século XVI. A carta surpreendentemente chegaria até Londres, embora o oficial das Relações Exteriores britânico, Palmerston (1807-1865), que concordava com os mercadores que defendiam uma intervenção militar na China, não quisesse receber o homem que trouxera a carta, que ao fim nunca chegou à Rainha.

Contudo, enquanto em outros lugares o assunto muito provavelmente teria se encerrado aí, na Inglaterra a carta encontraria um ouvinte bastante interessado: o jornal *The Times of London*, que publicaria uma matéria com a carta de Lin relatando a devastação do ópio na China. A polêmica acerca dos negócios britânicos gerou revolta na opinião pública, que se voltou contra os “interesses britânicos” envolvidos no caso do ópio. Representantes da Igreja Anglicana e grupos da sociedade civil começaram a montar uma associação para pressionar pelo fim definitivo dos negócios do ópio, vistos como imoralidade perpetrada em nome da ganância e do dinheiro.

Posteriormente, chamado para uma entrevista ao jornal, Palmerston rebateria cinicamente que os grupos que pressionavam pelo fim dos negócios do ópio eram “...agitadores contrários à escravidão cuja ocupação está em grande medida acabada”. Na prática, lobistas da Câmara de Comércio buscavam jornalistas e outras figuras para falar publicamente que nada de

mal havia no ópio, um “gosto” como o vinho ou a cerveja. Com o tempo, o silêncio do governo diante da contestação pública começava a diminuir os ânimos, e a defesa de uma intervenção militar passou a ganhar força nos bastidores, com uma carta de Elliot apoiando pela primeira vez uma operação armada rápida e dura “sem uma palavra de comunicação”, em uma guerra aberta que poderia ser resolvido por não mais que seis barcos de guerra britânicos, que também conseguiriam bloquear toda a costa de Pequim a Cantão (algo em torno de 2 mil quilômetros de mares). Ainda assim, para seu prejuízo posterior, Elliot concordava com as críticas colocadas pela Igreja sobre a imoralidade dos mercadores de ópio e declarou que dentro dos limites legais em que podia atuar havia feito o possível para diminuí-la, e que a pirataria do ópio havia lhe custado todos os anos de trabalho que havia dedicado a manter boas relações com a China e regiões adjacentes (o que era verdade).

Nem todos os mercadores envolvidos nos negócios britânicos com a China apoiavam a via militar, defendendo que a China podia realmente abolir o comércio de ópio. Mas a minoria que era contrária sofria para rebater o argumento de que o Império teria que achar outra fonte de receitas para comercializar o chá, cuja importação esses mercadores defendiam – e simplesmente não havia substituto, pois eram poucas as mercadorias do interesse chinês.

Nesse debate, diante dos maus ventos nas contas públicas, Francis Baring – sobre o qual já havíamos falado um pouco no capítulo 1 – questionou a viabilidade de uma operação militar mesmo rápida, com base nas milhões de libras que seriam gastas para realiza-la. A solução viria pelo outro lado: Macaulay, o mesmo historiador que citamos no Tópico 2.1.4, então no posto de Secretário da Guerra britânico, propôs a solução: fazer os chineses pagarem pela guerra. Com uma operação militar de maior escala, poderiam ocupar Pequim e impor reparações de guerra aos chineses suficientes para pagar pelos gastos militares e pelas reparações aos mercadores.

O plano foi avaliado pelo *Times* como suicídio, especialmente no sentido político do termo – os Whigs tinham a maioria por uma pequena margem que poderia ser perdida a qualquer momento. Ignorando as questões morais em torno do ópio, o discurso oficial do governo dizia que a marinha britânica seria enviada para proteger a colônia britânica de outros ataques chineses – o renascimento do comércio de ópio seria uma consequência indireta, embora na prática fosse o centro das preocupações e dos interesses. Palmerston evitou falar novamente sobre o assunto no Parlamento, apenas garantindo que as reparações aos mercadores não seriam pagas pelo cofre

público, enquanto a Rainha Vitória dizia num discurso oficial que estavam “prestando atenção” ao caso da China, quando por trás dos panos o projeto de invasão já estava feito e a operação em curso.

Faltava apenas vencer a oposição no Parlamento, que viria por Robert Peel, então líder da bancada Tory, e Gladstone, que seria Primeiro Ministro posteriormente. O discurso de Gladstone foi particularmente forte, rebatendo os argumentos belicosos de Macaulay:

“[Macaulay] sabe que o ópio contrabandeado para a China vem exclusivamente de portos britânicos, isto é, de Bengala e Bombaim? Que nós não precisamos de nenhum serviço preventivo para acabar com esse tráfico ilegal? Temos apenas que parar a navegação dos barcos de contrabando... é certo que se nós parássemos a exportação de ópio de Bengala e quebrássemos o depósito de Lintin [perto de Cantão] e checássemos o cultivo dele em Malwa [província na Índia] e colocássemos um estigma moral sobre ele, nós enfraqueceríamos grandemente ou extinguiríamos o comércio de ópio. Eles [o governo chinês] o notificaram para abandonar o comércio de contrabando. Quando eles souberam que você não o faria eles tinham o direito de tirá-lo do seu litoral na base da sua obstinação em persistir com esse tráfico infame e atroz... a justiça, na minha opinião, está com eles [os chineses]; e enquanto eles, os Pagãos, os bárbaros semicivilizados a tem ao seu lado, nós, os iluminados e civilizados Cristãos, estamos perseguindo objetivos em desacordo com a justiça e com a religião... uma guerra mais injusta na sua origem, uma guerra calculada no seu progresso para cobrir este país com uma desgraça permanente, eu desconheço e não tenho lido sobre. Agora, sob os auspícios do Lord [Macaulay], essa bandeira se tornará uma bandeira pirata para a proteção de um tráfico infame.”

A resposta de Palmerston é ainda mais ilustrativa do raciocínio liberal-mercantil-calculista aplicado às relações internacionais:

“Pergunto-me o que esta Casa diria a mim se eu tivesse vindo a ela com uma grande estimativa naval para um número de embarcações de receitas... com o propósito de preservar as morais do povo chinês, que estavam dispostos a comprar o que outras pessoas estavam dispostas à vende-las?”

Palmerston adicionaria ainda que caso o comércio de ópio não fosse feito por navios britânicos, os Persas ou os Turcos rapidamente se incumbiriam da tarefa de vender o que os chineses estavam “dispostos a comprar”. Na votação do Parlamento, a posição de Palmerston ganharia por uma margem pequena, 271 votos contra 262. Na mídia londrina, vazava a notícia de que uma frota militar britânica estava em direção à China, e os mercadores rapidamente começaram a se iludir com a possibilidade da China se tornar uma colônia de total administração britânica tal como a Índia, isto é, mais uma “joia da Coroa” – nome que davam à Índia pela sua enorme riqueza –, pois sabiam que a China era ainda maior e mais rica. Do discurso de

Parlmerston em diante, a mídia seria crescentemente a favor da defesa do interesse e do orgulho britânico na região e o debate moral perdeu fôlego, ao ponto da oposição Tory mudar a retórica e passar a contestar não a moralidade do mercado do ópio, mas sim a má condução de Parlmerston e Elliot na resolução do conflito, que derrapara em uma perda do mercado de chá. Ironicamente, enquanto a situação não se resolvia, plantadores de ópio na Índia tentavam transitar para o plantio de chá através do contrabando de sementes do interior da China – esforço que seria frustrado pela destruição física e psicológica que o ópio havia gerado entre sua própria força de trabalho.

Meses e anos de batalhas entre britânicos e chineses, marcados pela superioridade militar avassaladora dos primeiros e o revisionismo histórico persistente dos segundos, que a cada combate passavam informações equivocadas à capital contando falsas histórias de vitórias e fugas do inimigo e que não transmitiam a real ameaça que a frota britânica representava. Na realidade, o principal oponente das ocupações britânicas que se seguiram na China eram a disenteria e a malária, que em alguns momentos chegaram a matar ou incapacitar um terço do efetivo militar despachado. Ainda assim, com o auxílio de novos barcos de guerra a vapor como o *Nemesis*, fabricado em 1839, não havia meios armados pelos quais os chineses poderiam ganhar – o capitão Elliot seria, inclusive, demitido das suas funções em 1841 por negociar acordos parciais com um povo bárbaro *que não tinha qualquer base para dizer não aos ingleses* – sendo marcante nesse raciocínio a superioridade militar para impor interesses e garantir a obediência em detrimento de qualquer consenso.

O Tratado de Nanking de 1842 foi apenas um dos vários tratados assegurados pelo uso da “diplomacia das canhoneiras” (*gunboat diplomacy*). Dentre outros pontos importantes, o tratado garantia ao Reino Unido o status de “nação mais favorecida”, onde suas trocas com a China seriam taxadas abaixo das demais nações que faziam contato com o país – cuja motivação não precisa ser explicada para nenhum de nós, mas que os chineses não entendiam: para que criar um tratado com uma tarifa ainda maior do que a anterior (5%) para as outras nações, colocando estrangeiro contra estrangeiro? Vê-se como a mentalidade capitalista ainda não era acessível ao Império Celestial.

Essa história é reveladora por diversos motivos. Primeiro, ambos os lados enxergavam o outro como bárbaros, porém por motivos distintos. Para os chineses, os ingleses eram bárbaros pelo seu amor incondicional ao dinheiro e o desrespeito para com a ética e as formalidades da alta cultura chinesa, enquanto para os ingleses – que não enxergavam margem

para questionar a moralidade ou a falta de cultura chinesas, como julgariam enxergar em vários outros lugares, vide a África do Sul – o barbarismo chinês se expressava no seu simplório aparato militar de arcos, lanças e foices, elementos *percebidos como ‘do passado’* para uma nação industrial e urbana com sua particular visão da história como uma linha em direção ao progresso. Outros termos usados para se referir ao outro eram “Pagãos”, para assinalar a não-aceitação do deus ocidental na China, ou “demônios”, como os chineses se referiam à violência e ao aparato militar ocidental, como o barco a vapor.

Segundo, a racionalidade britânica ao lidar com a questão da China envolvia dois elementos básicos de cálculo: (1) mercadores independentes são impossíveis de serem controlados, mesmo que se queira; (2) negar-se a tomar ações militares ou defender o comércio britânico levaria apenas à outro país ou outro grupo de mercadores assumir um *espaço econômico* deixado pelos britânicos – no caso da guerra do ópio, o “espaço econômico” fora criado sob a forma do aumento da dependência química na população chinesa. A argumentação moral de Gladstone, apoiada pela bancada Tory e a Igreja Anglicana, foi no limite derrotada pela comum aceitação da validade dessas premissas.

Terceiro, interesses que poderiam muito bem ser interpretados no entendimento usual de “mercantilistas” não foram rompidos com o advento da industrialização. Ao uso das colônias, de tratados comerciais com tarifas aduaneiras, do comércio de reexportação e do poderio naval a contribuição britânica ao “Antigo Sistema Colonial” foi agregar a possibilidade de manter sua presença hegemônica nos mares mediante a abertura de novos espaços econômicos e a garantia destes através de tratados de redução de barreiras comerciais, enquanto a estratégia das antigas potências era restringir o alcance das trocas e impor uma tarifa mais alta mediante esse monopólio.

No lugar de um monopólio político-econômico, os britânicos tinham a força política da superioridade militar incontestada e a força econômica da escala bruta da sua capacidade de transportar, comercializar e produzir mercadorias. Através da marinha e do comércio conseguiam defender esses interesses pelo mundo afora, e quaisquer outras considerações que se colocassem diante desses interesses eram relativizadas mediante os raciocínios que explicitamos, da inevitabilidade dos laços mercantes e da inevitabilidade de que outras potências ansiavam pela ocupação de espaços econômicos de predominância britânica, possibilitando que a maior e mais agressiva potência mundial da época *usasse recorrentemente de uma retórica defensiva* para

legitimar posições agressivas. Assim, na medida em que certa visão liberal dava apoio tanto ao desejo para as trocas quanto para a naturalidade da concorrência, a racionalidade dos seus argumentos de justiça era subordinada às definições a priori da sua própria tradição ideológica e, conseqüentemente, acabava por reproduzir em seus negócios “modernos” a repetição das condutas “bárbaras” que viam na história dos povos passados e das desarmadas culturas que compartilhavam seu tempo histórico presente. Contrariando a usual farsa que a diplomacia chinesa e ele próprio costumava fazer ao informar o Imperador, Lin Zexu redigiu uma arriscada e honesta carta que inadvertidamente resumia a miséria da condição que o avanço das relações capitalistas parecia impor à humanidade. Diz ele:

“Quanto mais eles conseguem mais eles demandam, e se nós não os superarmos pela força das armas não haverá fim aos nossos problemas. Ademais há muitas chances que se não conseguirmos lidar com os ingleses, outros estrangeiros irão logo começar a copiá-los e até mesmo superá-los.”

Suas palavras seriam, contudo, ignoradas pelo Imperador. Nas décadas seguintes, por volta de 20 milhões de chineses morreriam na mais sangrenta guerra do século XIX, uma guerra civil causada pelo crescimento do catolicismo na China e pela crescente insatisfação da população com o que percebiam como uma dinastia fraca dada a derrota ante os estrangeiros. Lin e Wei, dois intelectuais que defendiam a necessidade de “aprender com os bárbaros” para se proteger deles, não conseguiriam instigar as reformas que viam como necessárias. A China sofreria mais uma desastrosa guerra contra os britânicos em 1857-1860, e o período da primeira Guerra do Ópio em diante viria a ser interpretado pela historiografia chinesa de hoje como a inauguração do “Século da Humilhação”.

2.3 As fronteiras em expansão das economias nacionais

“Nos nossos dias, mais do que em qualquer período anterior, de todas as questões que pertencem à economia política, a do comércio internacional adquiriu um interesse preponderante; pois quanto mais rápido o gênio da descoberta e do aprimoramento industrial, assim como aquele do progresso social e político, avançam, mais rapidamente amplia-se a distância entre as nações estacionárias e aquelas que são progressistas, e maior é o perigo de permanecer atrás. Se em tempos passados eram requeridos séculos para monopolizar aquele importante ramo da indústria, a manufatura da lã, uns dez anos foram suficientes em nosso tempo para obter a ascendência na muito mais considerável manufatura do algodão; e agora a vantagem de alguns anos pode permitir à Inglaterra absorver toda a indústria do linho do continente da Europa.”

– Friedrich List (1789-1846), em seu *Sistema Nacional de Economia Política*, publicado em 1841 (muito antes de ver os desenvolvimentos que narraremos neste tópico).¹⁹⁶

O avanço da indústria, do comércio e das finanças nos Estados Unidos e na Alemanha é permeado por um problema comum: o desafio e as dificuldades em torno de formar uma unidade econômica-territorial *unificada*, sendo a superação dessas barreiras um objetivo marcante tanto para a ambição política das suas elites quanto da ganância dos seus auspiciosos capitalistas. Por diversas razões (ver o Subtópico 2.1.1) a ferramenta para transformar suas realidades nacionais seria nenhuma outra que não a ferrovia.

Pois, se a indústria britânica podia crescer apoiada num vasto, poderoso e organizado conjunto de barcos e mercadores para assegurar seus mercados internacionais, o dilema destes dois países era justamente como organizar uma produção e um comércio que consiga prosperar sem a mesma rede econômica ampla e que, ao mesmo tempo, não se veja rendido pelas barganhas portuárias, tarifárias e as limitações de crédito a que uma ligação permanente com a Grã-Bretanha poderia levar. Embora a história desse processo possa ser desvirtuada em uma lista de postulados acerca de quais atitudes esse ou aquele Estado, ou esse ou aquele governante tomaram em dado momento do tempo, na verdade a consciência acerca das suas próprias possibilidades e capacidades foi sendo criada aos poucos em ambos os países, e os elementos realmente novos, carregadores de grande complexidade de organização e dificuldade de cópia,

¹⁹⁶ List, Friedrich; Colwell, Stephen. *National system of political economy*. JB Lippincott & Company, 1856, pp. 61.

viriam por interações largamente *imprevisíveis e graduais*: o capitalismo gerencial no mundo dos negócios, e a indústria bélica no mundo da violência organizada. Separadamente, cada um deles já detém em si capacidades de expansão muito maiores que o “*business as usual*” da primeira metade do século XIX era capaz de enxergar. Tomados em conjunto, dariam vazão a uma radical reorganização da percepção dos seus contemporâneos acerca dos limites do poder econômico e militar na formação do imperialismo moderno.

Trataremos desse tema em duas partes. Neste capítulo, abordaremos as formas peculiares de organização social que permitiram a integração entre produção industrial e distribuição de massa nos Estados Unidos e na Alemanha, e as noções chandlerianas de *capitalismo gerencial*, sua forma “competitiva” nos Estados Unidos e “cooperativa” na Alemanha. A discussão sobre a indústria bélica ficará para o capítulo três, especialmente no tópico 3.1, “O reinventar da violência organizada (1861-1871).”

2.3.1. Estados Unidos

Para entendermos a via americana de solucionar o programa da unificação econômico-territorial, devemos antes situar as condições econômicas e políticas vigentes naquele país antes da “grande expansão”.

A economia dos Estados Unidos de fins do século XVIII e início do século XIX pode ser dividida em três regiões fundamentalmente distintas: a economia escravista dos estados do Sul; a economia agrícola mercantil da fronteira do Oeste; a economia mercantil dos estados do Norte.

A *economia escravista do Sul* consistia basicamente em uma região complementar à economia britânica, isto é, parte do império informal britânico até a Guerra Civil Americana em 1862.¹⁹⁷ A propriedade agrícola desses estados estava baseada em grandes latifúndios monocultores de algodão para suprir a demanda das fábricas inglesas; a escassez de mão de obra latente no país era ali resolvida pelo recurso à escravidão.¹⁹⁸ Embora seja verdade que a

¹⁹⁷ Hobsbawm, Eric J. *A Era do Capital: 1848-1875*. 15ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 201., pp. 130.

¹⁹⁸ Durante a primeira metade do século XIX, as plantações de algodão respondiam por mais da metade da utilização de escravos nos Estados Unidos, e em grande medida foi o crescimento das importações britânicas de algodão que permitiram a expansão da escravidão no país. Ver Engerman, Stanley L. *Slavery and its consequences for the South*. Em: *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. 2: *The Long Nineteenth Century*. Editado por Engerman, Stanley L. Gallman, Robert E. Nova York: Cambridge University Press, 2000, pp. 336-337.

escravidão seja um bloqueio ao aumento da divisão social do trabalho,¹⁹⁹ isso não as fazia menos lucrativas, e no contexto mais amplo da economia dos Estados Unidos a região detinha tanto as maiores riquezas quanto o maior exército, sendo profundamente influente na política americana.

A fronteira agrícola do Oeste encontrava-se em franca expansão durante todo o período a partir da guerra da independência americana. A região era conectada aos mercados internos dos Estados Unidos tanto do Norte quanto do Sul, mas principalmente do Norte. O regime de trabalho poderia ser tanto livre quanto o da servidão temporária (4 a 7 anos),²⁰⁰ e a possibilidade de reproduzir uma vida rural livre no Oeste era um forte atrator de imigrantes europeus e trabalhadores livres das regiões do Norte.²⁰¹

A economia mercantil do Norte dos Estados Unidos caracterizava-se pela geografia e clima semelhante ao Europeu, o que impossibilitava o desenvolvimento extensivo das grandes plantações de gêneros tropicais. A boa qualidade dos portos da região tornava atrativa a produção de barcos e o desenvolvimento da acumulação mercantil pelo comércio triangular, onde os mercadores do Norte beneficiavam-se do tráfico de escravos e outros produtos que o Sul, mais rico, necessitava. O desenvolvimento manufatureiro na região iniciou-se por volta de 1812, ano que coincide com a Segunda Guerra da Independência, quando uma situação de embargo cessou a concorrência dos produtos britânicos e deu margem para o desenvolvimento das manufaturas nacionais.²⁰²

Colocadas essas relações básicas quanto à produção, a posse e propriedade das terras e o regime de trabalho, podemos delinear os modos básicos e visíveis aos contemporâneos de fomentar a concentração de riquezas dentro da economia americana: mediante o aumento da produção especializada nas regiões monocultoras do Sul dos Estados Unidos, suprimindo as demandas crescentes da Inglaterra industrial; mediante a ampliação da invasão das terras do Oeste com a mão de obra imigrante e a articulação crescente da produção agrícola com o

¹⁹⁹ Oliveira, Carlos Alonso Barbosa de. *Processo de industrialização do capitalismo originário ao atrasado*. São Paulo: Editora UNESP, 2003, pp. 201-202.

²⁰⁰ Gallman, Robert E. *Growth and Change in the Long Nineteenth Century*. Em: *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. 2: *The Long Nineteenth Century*. Editado por Engerman, Stanley L. Gallman, Robert E. Nova York: Cambridge University Press, 2000, pp. 18.

²⁰¹ No Subtópico 2.1.4. demos alguns números acerca da grande imigração para os EUA.

²⁰² Engerman, Stanley L. Sokoloff, Kenneth L. *Technology and Industrialization 1790-1914*. Em: *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. 2: *The Long Nineteenth Century*. Editado por Engerman, Stanley L. Gallman, Robert E. Nova York: Cambridge University Press, 2000, pp. 371-372.

comércio; mediante a expansão do comércio e das manufaturas do Norte do país, aproveitando-se, através de seus mercadores, tanto do crescimento econômico e da renda do Sul e do Oeste do país.

Dentro desse contexto, podemos explicitar as visões dos americanos acerca das *políticas a serem desenvolvidas pelo Estado*. Cabe lembrar que os governos dos estados (ou até mesmo os municipais) tinham grande autonomia nos Estados Unidos e contavam com legislações próprias que podiam ser frontalmente distintas.

A contrapartida dessa autonomia seriam embates recorrentes no que tange o caráter das medidas federais do Estado, desde a sua gênese dividido entre o federalismo centralizador de Hamilton e a república descentralizada de Jefferson. De 1801 a 1825, a democracia Jeffersoniana concebia idealmente os Estados Unidos como um agregado em expansão de pequenas fazendas que trocariam seus excedentes com a Europa, que necessitava mais de seus recursos do que o inverso. Contudo, a despeito da retórica e dos ideais perseguidos se colocarem como opostos, havia um relativo consenso quanto a certas formas de apoio governamental à expansão econômica que tiveram papel decisivo para o enorme crescimento dos Estados Unidos no longo século XIX.²⁰³

Havia um ideal antigo, que inclusive motivara parte do descontentamento da guerra da independência, de que a utilização dos recursos naturais deveria ser irrestrita e estimulada no solo americano. De 1789 a 1862 o governo realizou vastas aquisições e anexações de territórios de outros países (ver Tópico 1.1) – às vezes essas terras já haviam sido ocupadas por iniciativas individuais e a iniciativa pública oficial apenas tinha o papel de formalizar a ocupação do território; outras, antecipava os movimentos populacionais e estimulava a migração através da venda de terras a preços irrisórios. De modo geral, através da compra ou conquista pública e subsequente venda à iniciativa privada, expressivos recursos naturais antes intocados transformavam-se em bens econômicos – fatores de produção disponíveis para serem utilizados na produção mercantil ou passíveis de extração direta para a venda.

Como corolário dessa política permissiva à ocupação irrestrita do vasto território americano (e consequente extermínio dos índios nativos), a política de imigração praticada pelo

²⁰³ Sylla, Richard. *Experimental Federalism 1789-1914*. Em: *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. II: *The Long Nineteenth Century*. pp. 489-491.

governo aceitava todos aqueles que desejassem vir para o território americano e concedia cidadania a todos que a quisessem. A debandada de um número crescente de pessoas para os territórios do Oeste traduzia-se em uma escassez relativa de trabalho para os industriais do Norte, aumentando os custos com salários (pressionando por melhorias no maquinário e nas técnicas), ao mesmo tempo em que estimulava a utilização de mão-de-obra escrava no Sul. Através do livre influxo de imigrantes, valorizava-se o capital industrial do Norte e o valor das terras do Sul, enquanto regiões cada vez mais afastadas das 13 colônias iniciais eram incorporadas ao mercado americano.

Por fim, já no último decênio do século XVIII o governo dos Estados Unidos fez o primeiro movimento no sentido de criar de um mercado de capitais²⁰⁴ – arranjos bancários, mercados de securities e de finanças públicas – dos quais o próprio governo seria e de fato foi um dos principais beneficiários. Ainda que extremamente caótico e propício à especulação generalizada, o manejo do sistema de crédito americano permitia alavancar políticas públicas de gasto (inclusive os de anexação territorial) enquanto a cobrança de impostos sobre instituições financeiras privadas provava-se uma fonte importante de recursos. O mercado de capitais foi criado prematuramente através da securitização, como resposta à alta dívida herdada da guerra pela independência. Ainda que com diversos defeitos, mostrava-se bem sucedido na tarefa básica de promover a *centralização de capitais*, captando grandes volumes de poupanças privadas nacionais e estrangeiras para financiar um país emergente. A base econômica rural dos Estados Unidos pouco tinha de semelhante com a densa economia comercial britânica de fins do século XVIII e início do XIX, de modo que o passo no manejo do sistema financeiro tornava-se fundamental para tocar empreendimentos da ordem de grandeza compatível com a crescente extensão territorial do país, complementando o sistema de privatização de milhões de acres de terras e de atração de milhões de trabalhadores imigrantes para os negócios americanos. A contrapartida da criação de um mercado de títulos da dívida pública federal, estatal e municipal era a gênese de um mercado de capitais atrativo tanto para os intermediários financeiros nacionais quanto internacionais – basicamente britânicos.

²⁰⁴ Ibid, pp. 490-493.

Assim, de modo geral, entre as duas décadas de 1780 e 1800, o governo dos Estados Unidos buscou as bases institucionais que permitiriam um rápido avanço das forças produtivas sem encontrar grandes crises de crédito ou de escassez de trabalho.

O país, que se encontrava econômica e politicamente cindido entre os estados escravistas do Sul, defensores do livre-comércio com a Grã-Bretanha, e os estados de homens livres do Norte, crescentemente apoiados nas manufaturas e, portanto, defensores de políticas protecionistas para garantir mercados para a indústria nacional nascente, encontravam bases financeiras que, apoiadas em um apelo patriótico e um sentimento público em torno da necessidade de buscar autonomia da produção de produtos manufaturados, daria impulso à economia dos estados do Norte.

O resultado dessa conjunção de forças públicas e privadas em torno da estrutura comercial e manufatureira do Norte foi a realização de diversos investimentos em infraestrutura, principalmente de forma privada, mas com o apoio do governo em todos os níveis. A base principal de avanço em unidades de maior investimento em capital fixo era a indústria têxtil do algodão, porém outras manufaturas que faziam uso de matérias-primas agrícolas também cresciam rapidamente. Começava a industrialização americana.

As mudanças na base econômica dos Estados Unidos foram drásticas. O principal elemento de mudança foi a vinda do capital dos grandes bancos mercantes britânicos a partir de meados da década de 1830, interessados em financiar a construção ferroviária cujo potencial de crescimento era tão vasto quanto o território americano. Os futuros bancos de investimento americanos cresceram com a tutela ou sob o contato constante com bancos internacionais ingleses, aprendendo a técnica do complexo negócio de forma que dentro de pouco tempo os intermediários americanos estariam fundando seus próprios bancos e financiando eles mesmos a construção ferroviária nacional.²⁰⁵ A vinda do capital britânico era fundamental para financiar o recorrente déficit no balanço de pagamentos que sucedia os booms de crescimento da economia e da população americana, com crescimento das importações acima das exportações.

O desenvolvimento das ferrovias estava inerentemente atrelado ao suporte do Estado, principalmente nas regiões do Sul onde não podiam contar com um grande número de capitalistas

²⁰⁵ Chandler, Alfred D. Jr. *Scale and Scope The Dynamics of Industrial Capitalism*. Massachusetts: Harvard University Press, 1990. pp. 44.

individuais e financistas para bancar o pesado investimento da construção. Esse movimento levanta uma questão importante: como o Estado americano era financiado? De modo geral, as receitas públicas ao longo de todo o período que vai de 1789 a 1914 derivavam de três fontes básicas: tarifas aduaneiras, impostos indiretos sobre bebidas alcoólicas e fumo, e a venda de terras. As receitas derivadas de investidores no mercado de capitais eram utilizadas principalmente para financiar guerras, e em segundo lugar para a compra de territórios.

A produção ferroviária americana, inicialmente apoiada na importação dos mecanismos mais complexos das locomotivas, passou rapidamente por um processo de substituição de importações e logo se apoiava inteiramente na produção nacional. Enquanto na Grã-Bretanha privilegiavam-se as ferrovias em linha reta e a construção de túneis, em solo americano, onde o capital era mais escasso e o território a ser coberto era mais vasto, tornava-se premente cortar ao máximo os custos de construção e carregar o máximo de carga possível. O ponto a ser destacado é que rapidamente fez-se necessária uma produção ferroviária nacional para fazer os ajustes necessários, dando flexibilidade aos engates das rodas e substituindo parte do ferro utilizado para conectar as linhas dos trilhos por madeira, barateando o contorno de obstáculos onde seria possível fazer túneis. Assim, a construção pôde ser realizada rapidamente e seus limites reais passaram a ser apenas os financeiros. A depressão na economia americana de 1839 a 1843, que cortou a entrada de capital estrangeiro, levou à insolvência de diversas administrações públicas e privadas que tocavam o financiamento da expansão ferroviária, porém logo em seguida a construção recuperou-se, e em fins de 1840 a milhagem total no país já era o dobro do início da década, e nos 22 anos entre 1828 e 1850 foram investidos aproximadamente 309,4 milhões de dólares na construção ferroviária.

Mas isso seria pouco se comparado com o desenvolvimento posterior: nos 10 anos de 1851 a 1860 foram investidos nada menos do que 737,4 milhões de dólares na expansão das ferrovias. A participação pública nesse total foi em torno de 25%, chegando a 50% nos estados do Sul. Os empreendimentos ferroviários respondiam nesse período por uma parcela relativamente pequena das demandas ao setor metalúrgico e de máquinas, porém essa parcela era cada vez mais significativa (em seu auge, na década de 1880, as demandas ferroviárias seriam responsáveis por 50% de todo o crescimento da produção nacional de aço).

O fundamental a ser destacado da grande expansão que ocorria nos Estados Unidos é que *em seus elementos de origem* ela pouco não era tão dispare da experiência britânica. A

despeito das marcantes diferenças quanto ao território e os recursos naturais nele disponíveis, podemos dizer que tal como na Grã-Bretanha foram utilizados todos os meios disponíveis para alavancar a mercantilização. O processo de luta por independência deu margem à formação de um interesse político nacional em torno da inserção geopolítica não subordinada e o estímulo à prosperidade (lucro) dos nacionais. A república estabeleceu desde logo uma reforma financeira radical, articulando interesses privados no apoio às iniciativas públicas e impulsionando a viabilidade econômica destas, não muito diferente das motivações por trás da instituição do Banco da Inglaterra e o manejo dos papéis da dívida pública em fins do século XVII e ao longo do XVIII.

Enquanto na Inglaterra a mobilização deste aparato ia tanto no sentido da mercantilização da economia interna, da proletarização do campesinato e na expansão internacional de seu sistema mercantilista, nos Estados Unidos, que já nasceu sob a forte presença naval britânica e portanto não detinha meios suficientes para basear a maior parte de seu avanço econômico inicial através da exploração de produções periféricas pré-existentes ou economias-satélites, os esforços foram no sentido de transformar os territórios adjacentes em um espaço econômico produtivo em processo de valorização. Por outro lado, assim como na Inglaterra, a racionalização fiscal para atingir esse objetivo foi essencial: tarifas aduaneiras compunham a forma mais fácil de coletar recursos e adicionalmente protegiam as manufaturas nacionais; impostos indiretos sobre bens específicos permitiam o aumento das receitas sobre uma extensa base populacional e cresciam proporcionalmente ao crescimento de seu consumo com poucas perdas para possíveis arbitrariedades da burocracia.

Do ponto de vista tarifário, foi o imposto sobre o valor das terras que permitiu uma dinâmica diferente, possível apenas em uma área geográfica extensa e onde a terra fosse uma mercadoria não apenas formalmente, mas também livre de grandes laços aristocráticos: a lógica especulativa da expansão ferroviária. Ao auxiliar no financiamento das ferrovias, o governo ampliava as possibilidades de uso de todas as terras adjacentes às novas linhas mesmo quando completamente desocupadas. A passagem dessa ampliação de possibilidades para uma *valorização* mediante a definição de direitos de propriedade sobre as novas áreas era sem dúvida uma fonte indispensável de recursos para viabilizar o empreendimento ferroviários, que poderia até mesmo pagar por todo o adiantamento realizado à construção.

Na realidade, essa conta raramente fechava, porém isso não impossibilitava que os contemporâneos pudessem acreditar nesse mecanismo de financiamento ao ponto de dar credibilidade suficiente aos rendimentos dos títulos públicos emitidos para financiar as ferrovias. Tratando-se de uma rentabilidade que só poderia ser confirmada em um prazo mais longo dada a demora em terminar toda uma linha ferroviária e colocá-la em operação, essa expectativa de rendimento só seria frustrada muito tempo depois, quando diversos empreendimentos já estivessem em curso ou terminados. No médio prazo, esse mecanismo especulativo seria fonte de movimentos recorrentes de boom e crise. Podemos imaginar o caos gestado durante esse processo, mas de todo modo fora incrivelmente efetivo em realizar empreendimentos enormes que talvez, paradoxalmente, se tivessem sua contabilidade e gestão financeira realizada por métodos mais rigorosos de avaliação de viabilidade econômica, simplesmente poderiam não existir.

O que observamos na realidade é *um processo embrionário, porém consciente, de centralização e concentração de capitais*, parte tocado pela iniciativa privada, mas sempre com o apoio da capacidade centralizadora do estado, mobilizando poupanças privadas, criando instituições e criando crédito. Na medida em que a construção ferroviária exigia um investimento inicial que estava além das capacidades de qualquer capitalista individual, a opção pela realização desses investimentos só poderia acontecer mediante o envolvimento de um grande número de financiadores. Os dois movimentos na verdade se traduzem em um só: o processo de financeirização da riqueza capitalista.²⁰⁶

Foi justamente nesse processo de enorme alavancagem da construção ferroviária que uma forma fundamentalmente distinta de encarar a realização dos negócios seria gestada nos Estados Unidos, sem paralelo na Grã-Bretanha. As ferrovias, cuja tecnologia decorria dos desenvolvimentos da primeira revolução industrial, eram de longe o investimento com maior imobilização de capital fixo disponível até a década de 1870 e o surgimento das novas indústrias que caracterizam a segunda revolução industrial – a química pesada, a metalurgia do aço, o motor à combustão e a eletricidade. Aproximadamente dois terços de todos os custos envolvidos na atividade de uma linha férrea não dependiam de fatores variáveis, como a realização de fato de

²⁰⁶ Prado, Nelson. *A institucionalidade financeira*. Em: *Revisão Crítica Marxista*, n.28, 2009. pp. 51-54. Seguimos as direções do autor quanto à análise do capital financeiro de Hilferding.

viagens pelos trilhos.²⁰⁷ Essa característica do investimento fazia uma enorme pressão nos empresários para que racionalizassem ao máximo a utilização das linhas, tentando manter sempre um fluxo contínuo de passageiros e carga, minimizando o tempo em repouso ou as viagens vazias. Na Inglaterra, onde o espaço geográfico permeado pelas ferrovias era menor, a densidade populacional era alta, o tráfego de mercadorias era intenso e havia grande quantidade de capitais excedentes buscando aplicações possíveis, era possível basear parte considerável do sistema ferroviário em sistema de linhas duplas, onde trens em sentidos opostos podiam trafegar pelo mesmo percurso *sem acarretar grandes problemas de racionalização das atividades*, e o curto território tornava *possível a manutenção do padrão familiar de gestão de empresas* que prevalecia por toda parte, *mesmo* quando se fazia uso das sociedades anônimas.

Nos Estados Unidos o desenvolvimento das ferrovias tendeu a romper com esse padrão. A minimização de custos necessária para abranger o vasto território permitia apenas a construção de linhas de sentido único,²⁰⁸ e ademais a baixa densidade populacional do território inicialmente não daria rentabilidade para um sistema nos moldes ingleses. O resultado dessas pressões era que *nos Estados Unidos o sistema ferroviário exigiu a criação de novas formas de gerenciamento das empresas*. Supervisionar uma linha férrea transcontinental, gerir seus fluxos de mercadorias, minimizar os custos com acidentes e maximizar a utilização contínua do capital fixo só poderia ser feito através de uma expansão da burocracia gerencial de modo a coletar essas informações e sistematizá-las em formas práticas, regulares e científicas de gestão.

Enquanto um corpo crescente de gerentes medianos ficava responsável por tocar os problemas diários da empresa, a família fundadora, ou os primeiros acionistas proprietários, passavam a ocupar cargos de decisão na direção mais alta onde apenas recebiam as informações necessárias em reuniões periódicas. Com o passar do tempo, o volume de informações e de envolvimento nas complexas redes criadas sequer permitia que se apreendessem os rumos dessas empresas apenas em reuniões periódicas, e a tendência foi a de os fundadores se aterem ao papel

²⁰⁷ Chandler, Alfred D. Jr. *Scale and Scope: The Dynamics of Industrial Capitalism*. Massachusetts: Harvard University Press, 1990. pp. 51-54.

²⁰⁸ Ibid, pp. 54.

de proprietários, enquanto diretores e gerentes contratados pelas suas capacidades técnicas eram os responsáveis pelo dia-a-dia concreto dos negócios.²⁰⁹

Esse fenômeno é tratado na literatura corrente como o início da *cisão entre a propriedade e a gestão das empresas*²¹⁰, característico dos empreendimentos onde predominam as sociedades anônimas. Na Inglaterra, a forma de sociedades anônimas também foi mobilizada para financiar os pesados investimentos que a ferrovia demandava, porém foi nos Estados Unidos que a gestão empresarial, pelas próprias características específicas da dimensão dos investimentos naquele país, foi levada a cabo e difundida para o conjunto das empresas ferroviárias e posteriormente para toda a estrutura industrial.

Essa difusão foi praticamente uma externalidade decorrente da generalização do transporte ferroviário. Nos Estados Unidos, até então, havia um capital mercantil bem desenvolvido, principalmente no Norte, porém os mercadores menores, que auxiliavam na intermediação entre a produção manufatureira e a venda a varejo, em geral operavam por um sistema de comissões onde ganhavam pela quantidade vendida e jamais chegavam a deter a propriedade sobre a mercadoria transacionada: o risco da atividade ficava para os produtores, uma vez que as quantidades eram pequenas, seu fluxo incerto, o consumo esparso e o transporte lento.²¹¹

Com as conexões ferroviárias e a crescente confiabilidade, velocidade e regularidade dos vínculos entre as regiões econômicas mais dinâmicas, esses intermediários começaram a perceber a oportunidade de estabelecerem centros fixos de distribuição de mercadorias, apoiados na proximidade com as estações ferroviárias. Surgem as primeiras lojas de departamento, fenômeno típico nos Estados Unidos e em meados do século XIX ausente em qualquer outro lugar do globo. A conexão dinâmica entre centros de produção com centros de distribuição, aliada a formas de gerenciamento onde a manutenção do caráter pessoal-familiar das empresas

²⁰⁹ Chandler, Alfred D. Jr. *Scale and Scope: The Dynamics of Industrial Capitalism*. Massachusetts: Harvard University Press, 1990. pp. 51-54.

²¹⁰ Infelizmente, o trabalho Caitlin C. Rosenthal, *Slavery's Scientific Management: Accounting for Mastery*. Em: *Slavery's Capitalism*. Eds. Seth Rockman, S. Beckert, and D. Waldstreicher. University of Pennsylvania Press, não foi publicado a tempo para expormos considerações breves sobre a possibilidade de gerenciamento a distância da produção ter se originado nas plantações escravistas da América Central e dos Estados Unidos. Para uma tradução de uma entrevista com a autora onde ela expõe seus achados, ver Conti, Thomas V. *Os Donos de Escravos e o Gerenciamento Moderno*. Publicação online, outubro de 2013. Disponível em: <http://thomasconti.blog.br/2013/os-donos-de-escravos-e-o-gerenciamento-moderno/>, acessado em 8 de dezembro de 2014.

²¹¹ Chandler, Alfred D. Jr. *Scale and Scope: The Dynamics of Industrial Capitalism*. Massachusetts: Harvard University Press, 1990. pp. 58-62.

não era uma variável determinante dos investimentos favorecia adicionalmente a combinação vertical das empresas, incorporando fornecedores ou distribuidores – e, após 1873 e principalmente após 1887, incorporando também seus concorrentes.

O que vemos nesse processo é simultaneamente o *desenvolvimento da logística também como ciência civil*²¹² e da *grande empresa moderna*, onde os negócios baseiam-se em um sistema de *distribuição* baseado em *economias de escala e escopo* onde a gestão adquiria uma complexidade e importância crescente, tendendo a se tornar especializada em uma área de estudos científicos própria. Na intrincada gestão de fluxos de mercadorias (no caso dos mercadores, das companhias de correio ou das indústrias apoiadas no transporte ferroviário) e no fluxo de pessoas (as companhias ferroviárias ligadas ao transporte populacional), as técnicas da produção e distribuição tornavam-se cada vez mais sofisticadas, e os custos associados a erros de gestão eram cada vez maiores. *Enquanto na Inglaterra a indústria surgiu apoiada na produção de bens de consumo ligada a um forte setor de serviços herdado do sistema mercantilista e capaz de articular a produção com mercados consumidores locais e distantes no ultramar, nos Estados Unidos o processo de industrialização transcorria simultaneamente à criação das grandes redes de distribuição desses produtos, trazendo novos desafios para os gestores desses empreendimentos.*

Na realidade, o que esse movimento implica é a *necessidade crescente de uma resposta do sistema educacional*: os novos negócios demandavam a alfabetização e a capacitação profissional em massa, fazendo surgir as primeiras universidades diretamente ligadas ao interesse industrial e à formação de conhecimento administrativo e técnico. Enquanto na Inglaterra a tecnologia da primeira revolução industrial pôde surgir e prosperar a partir do conhecimento de homens práticos e artesãos e multiplicar-se mesmo sob uma base populacional em parte significativa analfabeta e onde aqueles envolvidos nos serviços já tinham conhecimento e experiência para a distribuição em larga escala baseada na marinha, nos EUA (e também na Alemanha, como veremos) o padrão de crescimento não tinha como se assentar nessas mesmas bases. Assim, durante os anos de 1850, “as ferrovias americanas tornavam-se as pioneiras no gerenciamento moderno” e as escolas empresariais dos Estados Unidos, que cresceriam

²¹² Para uma discussão sobre o uso militar de conhecimento análogos ao que veio a ser entendido como logística, ver o Tópico 3.1 deste trabalho.

enormemente após 1880, davam seus primeiros passos com a formação de engenheiros para abastecer a demanda das ferrovias.²¹³

Além disso, as diversas empresas ferroviárias, contrapostas a surtos especulativos de crescimento de novas linhas, encontravam dificuldades cada vez maiores de garantir a utilização do seu capital imobilizado. A resposta mais imediata a esse problema era a redução nos preços dos fretes para atrair consumidores. O efeito é o que se chamaria de “competição destrutiva”, onde era racional reduzir as tarifas abaixo do próprio custo: uma vez que manter a ferrovia inutilizada consistia no maior prejuízo possível, colocá-la em movimento, ainda que a preços pequenos, era preferível a perder todo o rendimento, ademais quando o perderia para uma companhia concorrente. Contudo, esse tipo de competição tornaria evidentemente toda a indústria ferroviária inviável no longo prazo, e urgia uma solução.

Não tardou até que aqueles envolvidos na gestão das ferrovias percebessem que o único modo de garantir alguma rentabilidade ao investimento realizado era a organização de empresas concorrentes em torno de acordos comerciais – basicamente cartéis dos transportes, delimitando os preços a serem praticados e as esferas de influência de cada empresa. O resultado, contudo, ficava sempre aquém das expectativas: os incentivos para quebrar o cartel eram fortes demais para impedir que alguns não reduzissem seus preços contrariamente à política do cartel.

A solução definitiva para esse problema nos Estados Unidos só viria no último quartil do século XIX, quando a lei antitruste gerou um surto de fusões e aquisições empresariais buscando expandir ganhos de escala e eliminar concorrentes. O que cabe ressaltar aqui é que *novas formas de competição econômica* já surgiam ao longo do processo de industrialização dos Estados Unidos, e tendiam a generalizar-se pela economia conforme as sociedades anônimas, a cisão entre a propriedade e a gestão das empresas e a estrutura econômica baseada em empresas intensivas em capital fixo e na utilização de ganhos de escala e escopo cresciam em número e importância pela economia.

Os Estados Unidos foram assim os pioneiros no gerenciamento moderno, com profissionais da administração, gerência e contabilidade com experiência e conhecimento voltado para o desenvolvimento das técnicas necessárias à grande empresa. O fundamental a ser destacado é que na Grã-Bretanha o *mesmo* padrão tecnológico *não* foi capaz de revolucionar

²¹³ Ibid, pp. 51-54.

totalmente a forma de gerenciamento das empresas e suas formas de competição. Ou, em outras palavras, a difusão de *forças produtivas semelhantes* nos dois países impactou de forma distinta a maneira como se organizavam as *relações de produção*.

Quando se iniciam os investimentos nas tecnologias da segunda revolução industrial, os Estados Unidos encontravam-se com um sistema educacional, gerencial e distributivo adequado às necessidades dos novos empreendimentos, cujas escalas produtivas eram incomparavelmente maiores que as da primeira revolução industrial.

Contudo, até certo período difícil de precisarmos, esses avanços eram pouco visíveis, ainda que o crescimento da capacidade industrial nos Estados Unidos assustasse os contemporâneos. Na era da grande expansão econômica mundial, a difusão *da indústria* para outras economias era possível acomodando a maior parte das pessoas no crescimento econômico sem maiores atritos belicosos com o exterior. Do ponto de vista da Grã-Bretanha, o crescimento da renda e da atividade industrial nos Estados Unidos apenas aumentava as possibilidades da exportação de capitais britânicos para o país, enquanto a montagem de novas indústrias demandava a importação de máquinas e outros produtos industriais britânicos para complementar a indústria nacional, e a expansão da agricultura tanto nos Estados Unidos quanto no mundo continuava a abastecer seus mercados consumidores e lhe fornecer os insumos necessários à sua indústria. Ademais, os Estados Unidos não se colocavam na geopolítica mundial como interessado nas disputas pelo poder na Europa – seus olhos estavam voltados para as Américas, o Pacífico e a Ásia, onde em 1858 fariam uso das canhoneiras para abrir os portos do Japão e iniciar a projeção de influências sobre o continente asiático.

Contudo, a possibilidade de emergir um conflito mais acirrado entre os interesses do país e os da Grã-Bretanha cresciam com o crescimento industrial e a sua característica necessidade de obter novas fontes de recursos, matérias-primas e mercados consumidores. Essas tendências se acirravam nas crises comerciais, porém eram de fôlego curto e não despertavam grande atenção. Entretanto, no caso de ocorrer uma crise mais longa, colocar-se-ia a possibilidade dos capitalistas se voltarem para uma disputa mais acirrada pelo controle do mercado de seus rivais. É precisamente essa paisagem de rivalidade que dominaria o cenário econômico a partir da década de 1870, que será nosso objeto de análise no tópico 3.2.1.

2.3.2. Alemanha

A industrialização alemã esteve desde o começo ligada com a necessidade de defesa do território, cercado de ambos os lados por potências hostis, e ademais pelo problema da unificação nacional. Ao nos aproximarmos da história econômica da Alemanha, desde logo deparamo-nos com o problema de como defini-la antes da unificação em 1871. Ao invés de nos referirmos à Alemanha como um ‘vir-a-ser’ e atentarmos para as mudanças econômicas mais gerais nos limites de seu território, como buscamos relacionar as mudanças econômicas com as transformações na política, esboçaremos uma análise que trace um paralelo entre a economia germânica, especialmente a prussiana, e os embates políticos em torno da unificação alemã. Na análise dos Estados Unidos pudemos buscar essas relações a partir de um ponto de vista mais estreito entre a sociedade mercantil de pequenos produtores independentes e manufatureiros que progressivamente ganhava indústrias maiores, integrava-se e promovia uma rápida industrialização. No caso da Prússia e dos estados germânicos esse processo se desenvolve no século XIX a partir de uma sociedade essencialmente feudal aristocrática, gerando problemas renovados para entender as características específicas da Alemanha e das formas econômicas que ali surgiram.

Ao longo do século XIX, o “Estado” alemão era uma mistura de diversas coisas: entidade geográfica, grupo étnico germânico, entidade cultural, nação com diversos estados – tudo isso mais ou menos simultaneamente – sendo o caminho até a unificação bastante longo. Os estados alemães eram em sua essência “atrasados” quanto às mudanças das duas revoluções que abalaram o final do século XVIII, a Revolução Francesa e a Revolução Industrial, sendo derrotados pelo exército de Napoleão no início do século XIX. Após a derrota de Napoleão contra a Inglaterra, as reformas vieram na Prússia como uma reação à sua própria derrota ante o sistema político superior francês.²¹⁴

As primeiras medidas foram com relação às antigas relações feudais que organizavam a propriedade e a posse das terras, mudando-as no sentido da emancipação dos camponeses e redefinição dos direitos de propriedade. O exército foi reorganizado de forma a possibilitar

²¹⁴ Pierenkemper, Toni; Tilly, Richard. *The German Economy during the Nineteenth Century*. Nova York: Berghahn Books, 2004, pp. 3-12.

recrutamento e armamento em massa, realizaram-se reformas educacionais – com a fundação da Universidade de Berlim em 1806-1810²¹⁵ –, e outras reformas econômicas e legais, expressas com o objetivo de reverter o que se via por alguns contemporâneos como uma posição de relativo atraso germânico.²¹⁶

Contudo, a solução prussiana para o problema da terra foi a menos revolucionária dentre os países que aqui analisamos. Baseava-se na transformação dos nobres proprietários feudais em fazendeiros capitalistas e os servos em trabalhadores contratados, mantendo assim a produção agrícola sob o controle da elite junker (nobres feudais), que permaneciam também com a maior parte dos direitos sobre a propriedade. De modo geral, o cultivo que já era destinado para a exportação pelo uso da mão de obra servil agora se fazia com camponeses livres – livres tanto da servidão quanto de qualquer posse das terras e conseqüentemente de seus meios de produção e subsistência, gerando nítido descontentamento. Hobsbawm aponta o significado das mudanças: enquanto em 1773 o próprio termo “trabalhador” era desconhecido, em 1849 os sem-terra ou trabalhadores rurais assalariados eram uma figura presente por toda parte e somavam por volta de 2 milhões de pessoas.²¹⁷

A direção geral dessa mudança era a transformação da terra em mercadoria e, não tendo mudado as pessoas que detinham o poder político, a quebra dos vínculos com a nobreza de fato significou apenas a possibilidade de falência dos gestores das terras caso se mostrassem incompetentes – problema que os privilégios anteriores da nobreza permitiam ignorar. As relações feudais, contudo, demoraram a sair de cena definitivamente, sendo o feudalismo abolido progressivamente ao longo do período 1789-1848.²¹⁸

Enquanto nos Estados Unidos os conflitos geopolíticos, ainda que recorrentes e extremamente violentos (guerra contra o México, invasão do território Francês e dos ameríndios), imprimiriam uma preocupação menos marcante devido à sua localização e a ausência tanto de inimigos expansionistas quanto de uma vontade política de interferir nos assuntos europeus, a

²¹⁵ Hobsbawm, Eric J. *A Era do Capital: 1848-1875*. 15ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011, pp. 438.

²¹⁶ Ibid, pp. 152. O argumento, contudo, já estava presente em seu livro anterior: “Esses três fatores – a influência da Revolução Francesa, o argumento econômico racial dos servidores civis, e a ganância da nobreza – determinaram a emancipação dos camponeses na Prússia entre 1806 e 1816. A influência da Revolução foi claramente decisiva, pois seus exércitos tinham acabado de pulverizar a Prússia e assim demonstrado com força dramática o abandono dos velhos regimes que não adotaram métodos modernos”. Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010, pp. 249.

²¹⁷ Hobsbawm, Eric J. *A Era do Capital: 1848-1875*. 15ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011, pp. 242.

²¹⁸ Ibid, pp. 244.

Prússia e os estados germânicos encontravam-se em meio ao delicado contexto geopolítico da Europa continental, permeada por relações diplomáticas, o equilíbrio de poder, populações organizadas em torno de Estados centralizados política e militarmente, ademais envoltos nos conflitos sociais explosivos que conturbavam as antigas monarquias principalmente entre 1830 e 1838. Nesse contexto, a Prússia era um país pouco expressivo após 1815 em termos tanto militares quanto econômicos; sua principal importância era o papel como estabilizador de conflitos geopolíticos europeus, fazendo fronteira e se opondo tanto à França quanto à Rússia (esses três países, junto com a Áustria e a Grã-Bretanha, formavam as cinco maiores potências europeias do início do século XIX).

As mudanças sociais e econômicas no país aceleraram-se após a onda revolucionária de 1830, na qual podemos demarcar também a formação das primeiras indústrias e firmas na Alemanha.²¹⁹ Ao contrário das condições iniciais inglesas, na Prússia o capital era escasso, e a liberdade de ofício e exercício profissional seria apenas progressivamente adotada a partir de 1830 até a década de 1850.²²⁰ A acumulação primitiva pela via legal – que na Inglaterra, conforme colocamos anteriormente,²²¹ expressava-se na lei dos cercamentos – veio em solo germânico com a adoção da Lei dos Pobres que visava tornar a vida no campo intolerável, gerando massas urbanas após 1850. Enquanto na Inglaterra, onde o capital era abundante, esse movimento de expropriação foi diretamente acompanhado da formação de uma classe de fazendeiros capitalistas e uma elite agrária, fundada na renda da terra, na Prússia – onde o capital era escasso – a transformação da terra em mercadoria foi impulsionada com a centralização de capital em torno do primeiro Banco de Terras, cujo objetivo era financiar os camponeses que queriam comprar suas antigas posses.²²² Aliado com as mudanças legais, esse novo mecanismo financeiro reforçou o empobrecimento e a marginalidade dos pequenos proprietários que não tinham condições de sustentar lucros recorrentes e empregar nova mão de obra, fortalecendo econômica e socialmente a aristocracia proprietária de terras na Prússia. Apesar desse mecanismo de acumulação primitiva, os camponeses mais prósperos tiveram a oportunidade de sobreviverem enquanto classe social e foram capazes de se manterem como atores econômicos relevantes, se

²¹⁹ Ibid, pp. 245.

²²⁰ Ibid, pp. 266-267.

²²¹ Ver Tópico 1.1 deste trabalho.

²²² Pierenkemper, Toni; Tilly, Richard. *The German Economy during the Nineteenth Century*. Nova York: Berghahn Books, 2004, pp. 25.

não pelo seu nível de produto, ao menos pela importância de seus pagamentos na forma de juro – característica que não tinha paralelo na Grã-Bretanha.²²³

No período de 1800 a 1846, a população da Prússia duplicou, mudando também a demografia do país, agora mais urbanizado. O crescimento do trabalho, do consumo e da população total dificilmente teria ocorrido com a intensidade que se verificava sem as fortes mudanças econômicas no sentido de estimular – através da possibilidade de falência – uma classe de capitalistas agrícolas a modernizarem os equipamentos utilizados na produção e empregarem mão de obra de forma mais eficiente. Enquanto, em 1816, 80% da população da Prússia vivia no campo, em 1858 esse percentual havia caído para 45,4% – uma redução mesmo em níveis absolutos, de 18 milhões para 16 milhões de pessoas – enquanto as massas urbanas cresciam de 4,6 milhões em 1816 para 19,3 milhões em 1858.

Em meio a essas mudanças, consolidou-se o interesse da Prússia em formar a união aduaneira germânica – o *Zollverein* – que também era visto como um passo rumo a uma necessária união monetária e fiscal, com vistas de aumentar as receitas e reduzir as complicações de uma multiplicidade de regimes monetários distintos entre os Estados da federação. A união aduaneira influenciou os fluxos regionais de trocas e gerou nos estados afetados um forte interesse em aumentar a integração dos transportes entre os territórios de modo a assegurar seu próprio fluxo de trocas. Não apenas isso, mas a união de interesses gerou também novos passos rumo a uma importante reforma bancária, que nas décadas seguintes gestaria um poderoso banco central no Banco da Prússia, e depois de 1876 a uniformização monetária dar-se-ia pela centralização bancária adicional em torno do Reichsbank.²²⁴

É justamente nesse período da fundação da *Zollverein* que se iniciava a difusão do novo transporte ferroviário, e em breve dos novos meios de comunicação – antes mesmo da chegada dessas tecnologias, em território alemão e por toda parte já se observava forte crescimento das estradas e dos correios.²²⁵ Contudo, dado que o comando dessas mudanças veio pela via de reformas progressivas que não alteravam as elites dominantes e eram ademais guiadas pela Prússia, era praticamente inevitável que esse Estado também atuasse interferindo no rumo das mudanças econômicas, planejando as ferrovias e controlando seu encadeamento produtivo

²²³ Ibid, pp. 30.

²²⁴ Ibid, pp. 31-39.

²²⁵ Hobsbawm, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010. pp. 273.

mais direto, as minas de ferro e carvão – uma relação estreita entre governo e empresas que não se verificou na história britânica ou americana. Havia ainda outros incentivos à interferência governamental: no continente, dependia-se muito mais da capacidade de centralizar os capitais individuais para realizar os grandes investimentos necessários à construção ferroviária – isto é, dependia-se de um aparato financeiro, legislação bancária moderna, comercial e de negócios – mecanismos todos eles de alguma forma dependentes de medidas ativas do Estado e passíveis de serem acelerados pela participação estatal direta e pela centralização de capitais, seja via sociedades anônimas, seja pela formação de grandes bancos. De fato, a característica mais marcante do desenvolvimento industrial alemão foi a estreita relação entre o banco e a indústria, onde o grande banco era também um grande investidor.²²⁶

Na realidade, era devido ao seu atraso na formação das forças produtivas industriais e na concentração de capitais que a expansão do investimento industrial dependia assim em compensar essas desvantagens através da política estatal – medidas como tarifas protecionistas, subsídios, investimentos em infraestrutura, concentração e centralização bancárias.²²⁷ Essas ações aconteceram em alguma medida antes da década de 1840, e a produção industrial cresceu – substancialmente em alguns ramos de bens de consumo, como os têxteis – assim como o setor de construção. De fato, é possível ver a década de 1830 como um ponto de inflexão significativo, mas as rupturas decisivas vieram na década de 1840 quando a construção ferroviária subsidiada pelo governo teve um surto de crescimento, suprimindo os setores produtores de carvão, ferro e maquinaria com mercados e um sistema de transportes em expansão, usando setores com unidades em rápido aprimoramento. O nível de investimentos em ferrovias alcançado em 1846 não seria igualado novamente na Alemanha até 1859, tamanha a magnitude dos investimentos iniciais de integração e racionalização econômicas. Como vimos nos Tópicos 1.1 e 2.1, a participação mais ativa do governo permitia em alguns casos imbricar nos projetos apostas de solução para problemas da finalidade militar.

Durante a década de 1850, os bens de consumo expandiram-se a taxas altas juntamente com os bens de produção, comparativamente à estagnação dos primeiros em fins da

²²⁶ Ibid, pp. 282-283. Alfred Chandler também argumenta nesse sentido.

²²⁷ Tilly, R. H. *Capital formation in Germany in the Nineteenth Century*. Em *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. VII, *The Industrial Economies: Labour, Capital and Enterprise, part I: Britain, France, Germany and Scandinavia*. Londres: Cambridge University Press, 1978, pp. 384-386.

década de 1840. Ademais, a construção ferroviária dos 1850 levou – como a construção dos 1840 não tinha – a uma atividade substancial de investimentos e expansão da produção nas indústrias de ferro e carvão, interrompida momentaneamente apenas pela crise agrícola de 1846-1847 e as revoluções de 1848-1849. No período da grande expansão (de 1850 à 1873), a industrialização foi marcada pela forte participação das indústrias de carvão, ferro e ferroviária, ademais impulsionadas pela unificação de fato da Alemanha em 1871.²²⁸

Tal como nos Estados Unidos, a indústria que crescia puxada pela grande indústria de bens de produção e os novos meios de comunicação e transporte seria fundamentalmente distinta daquela gestada com base nos bens de consumo e os antigos meios de distribuição e integração. Na Alemanha, como nos Estados Unidos, surgiam as grandes hierarquias gerenciais necessárias para organizar o complexo controle regular de grandes redes de matérias primas, de distribuição do produto industrial e de racionalização das economias de escala e escopo inerentes aos investimentos intensivos em capital fixo e capazes de gerar expressivos ganhos crescentes de escala.

Na Alemanha, também, as ferrovias encorajaram a criação de um intermediário financeiro completamente novo, que posteriormente seria central em financiar as indústrias de grande escala: o *Kreditbank*, uma organização bancária nova que visava providenciar capital em escala nacional ou mesmo internacional. Um número de bancos desse tipo apareceu na Alemanha após 1850 e uma pequena parcela dos maiores *Kreditbanken*, denominados *Grossbanken* (grandes bancos), passou a dominar as finanças alemãs desde então. O primeiro dos *Grossbanken* alemães foi um banco comercial privado estabelecido há muito tempo, que foi reorganizado em 1849 para financiar as ferrovias e os industriais abaixo do Reno. Era uma instituição para todos os propósitos que acabou combinando as atividades de um banco comercial, banco de investimento, banco de desenvolvimento e um truste de investimento em uma única corporação empresarial.²²⁹

Na Grã-Bretanha, onde tal investimento era de certa forma menor, e onde o capital local era disponível e onde o maior e mais sofisticado mercado de dinheiro existia e as capacidades técnicas da mão de obra eram capazes de atender à demanda das indústrias

²²⁸ Ibid, pp. 386.

²²⁹ Chandler, Alfred D. Jr. *Scale and Scope The Dynamics of Industrial Capitalism*. Massachusetts: Harvard University Press, 1990. pp. 415.

nascentes, a provisão de fundos para a construção ferroviária teve um impacto menor nas instituições financeiras e educacionais preexistentes, tal como a construção ferroviária teve um impacto menor nos processos da produção industrial.²³⁰

Na Alemanha e nos Estados Unidos, mas não na Grã-Bretanha, o rápido crescimento das ferrovias era parte integral do início da industrialização assim como da continuidade do crescimento do mercado nacional passível de ser incorporado pela produção industrial.²³¹ Na Alemanha, a integração da malha tinha apenas começado no fim da década de 1850, com a extensão de linhas férreas seria duplicada entre 1865 e 1875.²³²

A produção de ponta estava associada à criação dessas linhas – mineração, metalurgia e a produção de máquinas. Para dominar esses setores, era necessário fazer uso não apenas de novas formas de financiamento (via Estado ou bancos de investimento), mas também de toda a mão de obra capacitada disponível. A livre mobilidade do trabalho, característica da época, certamente colaborou para o surgimento dessas indústrias. Mas, de modo geral, o diferencial aparece nas formas de gerenciar essas capacidades. Posições decisivas dentro do corpo empresarial eram delegadas segundo o talento e o mérito, sendo raros os casos na grande indústria da Alemanha em que havia alguma relação entre a diretoria administrativa e os fundadores da firma. Não por acaso, pelo fim do século XIX, as instituições de ensino superior na Alemanha estavam fornecendo o melhor treinamento técnico e científico do mundo. As universidades alemãs tinham se tornado centros de pesquisas sérios, e passaram a produzir diplomas em ciência e tecnologia muito antes das universidades na Grã-Bretanha e mesmo um pouco antes que nos Estados Unidos. Elas foram pioneiras em institucionalizar a aquisição e transferência de conhecimento. Nesses anos o governo alemão também patrocinou institutos de pesquisa onde estudantes que se destacavam dedicavam-se em tempo integral à pesquisa científica.²³³

Enquanto isso, o movimento de valorização do capital dava-se a plena capacidade, sendo a expansão dos grandes conglomerados alemães pautada, ao contrário daquela dos conglomerados britânicos, em uma estratégia deliberada de apropriar-se de mercados

²³⁰ Ibid, pp. 416.

²³¹ Ibid, pp. 411.

²³² Ibid, pp. 412.

²³³ Ibid, pp. 425.

consumidores, fornecedores de matéria-prima ou pura e simplesmente na eliminação da concorrência via aquisições, fusões e cartéis visando aproveitar-se ao máximo dos ganhos derivados da maior escala produtiva e distributiva e da menor concorrência. Formava-se uma tendência à associação e cooperação dessas empresas com o sistema bancário nacional.

Durante a década de 1880 na Alemanha, conforme a rede ferroviária se completava e conforme as ferrovias eram estatizadas, o *Grossbanken* começou a se concentrar em financiar empresas industriais, particularmente as novas indústrias.²³⁴ Os impactos desse tipo de união entre o capital bancário, portador de juros, e o capital industrial forma o que Hilferding denominou de capital financeiro; na prática, significava a eliminação da concorrência econômica tal como ela se apresentava anteriormente:

“O princípio técnico-bancário da maior segurança possível faz com que os bancos não se inclinem pela concorrência. Por isso, a exclusão da concorrência, pelos cartéis nas indústrias, e a obtenção de um “lucro constante” lhes é mais conveniente.”²³⁵

Quando as empresas alemãs expandiam seu marketing e distribuição em países europeus, elas eram estrangeiras competindo com cidadãos locais. Contudo, fora da Europa, na América Latina, Ásia e África, os britânicos e em menor medida os americanos já haviam estabelecido forte presença comercial antes que as empresas alemãs se movessem para essas áreas. O desafio de encontrar tal competição nos mercados internacionais comumente também atua como reforço à cooperação na economia nacional.

Tal cooperação era encorajada ainda mais pelo *Grossbanken*, pois sua determinação era dupla: não apenas tinha a capacidade de prover um estrondoso volume de capitais de uma só vez – podendo alterar a escala de eficiência industrial e, por consequência, seus impactos na concorrência e na monopolização – mas também podia emprestá-lo a partir dos critérios convenientes às suas próprias aspirações por lucro fácil e seguro que, não raro, encontrava-se precisamente naquelas empresas de maior tamanho, maior eficiência produtiva e maior proximidade com a fronteira tecnológica vigente. Na medida em que o grande banco investia capital em diversas firmas com capacidade de elevar a intensidade da concorrência em escala nacional e/ou mesmo internacional, eles normalmente preferiam a cooperação dessas empresas de

²³⁴ Ibid, pp. 416-417.

²³⁵ Hilferding, Rudolf. *O Capital Financeiro*. São Paulo: Nova Cultural, 1985, pp. 176.

forma a não prejudicar suas margens de lucro. Assim, na Alemanha, conforme a competição se intensificava, resultado de novas escalas produtivas e o rápido crescimento da oferta a preços mais baixos, a união pessoal entre o grande banco e a grande indústria – que Hilferding denominou de capital financeiro – torna possível o arbítrio sobre as próprias leis, direcionando-as para o reforço da cooperação internamente, possibilita a projeção da agressiva concorrência de grandes grupos para o mercado internacional.²³⁶

²³⁶ Ibid, pp. 427.

Capítulo 3 – Indústria e Guerra (1861-1914)

A história do século XIX que viemos acompanhando desde o início das Guerras Napoleônicas atinge a sua última periodização nas proximidades da década de 1860, quando elementos estruturais que vinham se alterando gradualmente nos bastidores irrompem para o foco das atenções dos observadores contemporâneos, alterando a percepção destes sobre os problemas de seu tempo e pautando novos encaminhamentos para questões antigas. Enquanto o período de 1803 a 1860 foi relativamente estável do ponto de vista da *produção industrial de meios de violência*, de 1860 em diante ficaria claro que indústria e violência, ou indústria e guerra, tornaram-se a face civil e a face militar da cobiçada moeda chamada *soberania*.

Nos capítulos anteriores, acompanhamos como a Grã-Bretanha atingiu e explorou as capacidades quase monopolizadas que detinha sobre a manutenção e coordenação de um vasto sistema mercantil e imperial baseado nos mares e no controle sobre o comércio com as mais ricas cidades portuárias. Vimos como pelas próprias características sociais (o suporte estatal aos grandes mercadores, os banqueiros interessados no crédito internacional e na abertura de mercados), organizacionais (as capacidades em torno da logística naval, diplomacia, conexões entre diferentes elites, proximidade com o Parlamento e os chefes de Estado, a cultura dos *gentleman capitalists* que reafirma a reprodução da estrutura familiar dos negócios) e técnicas (avançada tecnologia para construir canais e outras grandes obras de infraestrutura, bem como a melhor tecnologia naval da época e o sistema de maior volume de transportes do mundo) presentes no sistema mercantilista britânico foram passíveis de serem mobilizadas mediante o surgimento do investimento ferroviário como nova oportunidade de grandes negócios onde estes acúmulos prévios de capacidade eram aplicados com grandes ganhos econômicos e políticos.

Entretanto, com o decorrer desse novo investimento e o seu transbordamento para outros países como a Alemanha e os Estados Unidos, os mares paulatinamente perdiam a sua centralidade enquanto espaço geopolítico primordial para sustentar uma hegemonia internacional. A possibilidade de articular regiões, povos e economias através da expansão ferroviária tendia a impor novas dificuldades às tentativas britânicas de orquestrar o equilíbrio de poder na Europa.

As consequências militares dessa reconfiguração do espaço econômico europeu (e mundial) viriam assim a partir do decisivo período de 1861 a 1871, marcado respectivamente pela Guerra Civil Americana (1861-1865) e pela Guerra Franco-Prussiana (1870-1871). As

características que definiriam a “guerra moderna” são um motivo permanente de debate entre os historiadores dos assuntos militares, polêmicas que não temos como resolver nessas linhas, porém que convém fazermos alguns comentários. A Guerra da Criméia (1853-1856), mais reconhecida por iniciar certa ideia de uma política de alianças, é tomada por alguns historiadores como a primeira das guerras modernas, antes das duas que estamos assinalando como principais. Dentre os elementos levantados para argumentar nesse sentido, destacam-se por exemplo a escala da mobilização e a quantidade de mortos, bem como o uso de tecnologias industriais inovadoras na forma dos barcos de guerra a vapor. Contudo, o conflito da Criméia girou basicamente em torno das consequências políticas e econômicas que o domínio do Império Russo sobre o porto de Sebastopol traria para a importante região do Mar Mediterrâneo, o que garantiria uma saída para a frota naval Russa competir com outras potências europeias na região, podendo inclusive aumentar seu arbítrio sobre a conflituosa região dos Balcãs, então sob domínio do Império Otomano em crise.

Porém, como vimos ao longo do Capítulo 1 e no Tópico 2.2, guerras pelo controle de cidades portuárias em posições chave no espaço marítimo eram o *modus operandi* usual das ambições colonialistas de mercadores e imperadores, estando completamente inseridas nos marcos históricos em que a Hegemonia Britânica se consolidara enquanto grande potência. O Reino Unido foi quem enviou o menor número de tropas para essa guerra, porém o envio da Marinha Real permitiu o bloqueio econômico do Mar de Azov, prejudicando a logística do exército russo, e bombardeios costeiros contribuíram para forçar o exército russo a destruir sua própria frota naval para não ter seus navios confiscados diante da derrota certa nos mares, recuando para dentro do território (destruindo, inclusive, a cidade de Sebastopol).²³⁷ Por essas razões acreditamos que o conflito da Criméia não despontou na linha anterior como uma ruptura, e de fato a seu tempo não foi interpretado enquanto tal, embora posteriormente seja citado de raspão em narrativas mais amplas como a única exceção belicosa no de outra forma “pacífico” período da *Pax Britannica*. Nos marcos da argumentação e da narrativa que estamos propondo,

²³⁷ Para uma síntese geral do debate sobre a Guerra da Crimeia e a importância da marinha britânica, ver o excelente trabalho de Lambert, Andrew D. *The Crimean War: British Grand Strategy Against Russia, 1853-56*. Ashgate Publishing, Ltd., 2011. Para uma visão alternativa que enfatiza o papel crescente da guerra em terra e a crescente defasagem da marinha britânica, ver Kennedy, Paul M.; Keating, Peter John. *The rise and fall of British naval mastery*. London: Allen Lane, 1976.

nem podemos considerar a Pax como um período pacífico, nem uma guerra de disputa portuária como uma grande novidade.

No Tópico 3.1, “O reinventar da violência organizada (1861-1871)”, exploramos um pouco das mudanças que a guerra civil americana e a Guerra Franco-Prussiana suscitaram a seu tempo. Em primeiro lugar, o uso extensivo do rápido e volumoso deslocamento de tropas de infantaria permitido pelas conexões ferroviárias provou-se decisivo em diversos combates, deixando claro para os generais do período o quanto dispor da malha ferroviária conforme estratégias militares de ataque e defesa podiam alterar a dinâmica da guerra. Segundo, o desenvolvimento das fábricas de armamentos bem como o aperfeiçoamento da tecnologia dos fuzis permitiam armar grandes contingentes da população civil e treiná-los num espaço de tempo relativamente curto, ampliando a escala da mobilização e a quantidade de mortos. Terceiro, as duas guerras estavam estreitamente vinculadas à problemas associados com a *unidade nacional*: no caso americano, os crescentes atritos entre um país constituído na escravidão ou um país de trabalho livre, ou ter um país cujo território seria formalmente segregado nessas bases; no caso Alemão, o desejo da Prússia de Bismarck de romper a resistência dos estados germânicos menores para unificá-los em um único país, tendo que para isso provocar um ataque Francês para promover a cooperação interna, enquanto da parte da França a crescente insatisfação popular interna tornava uma guerra tida como de fácil vitória francesa uma possibilidade atrativa para aplacar os ânimos do povo. Por fim, embora os mares continuassem de suma importância, principalmente para o caso da guerra civil americana, a capacidade de grande mobilização por terra e os melhores armamentos da infantaria apontavam para um declínio relativo da capacidade de controle indireto de espaços pelo mar como suficiente para coibir ameaças externas ou arbitrar nos assuntos diplomáticos. No tópico 3.1 analisaremos cada um desses elementos um pouco mais de perto mostrando como foram percebidos pelos estrategistas e observadores contemporâneos.

No Tópico 3.2, “Guerras Capitais”, exploraremos três diferentes dimensões em que os processos de mudança que mapeamos ao longo deste trabalho tornam-se determinantes para compor o cenário de múltiplas tensões na concorrência econômica e na rivalidade política internacional do fim do século XIX e início do XX.

Primeiro, o surgimento de novos empreendimentos econômicos de grande escala, atrelados às novas tecnologias da Segunda Revolução Industrial ou ao setor de armamentos, impõem uma nova dinâmica concorrencial entre as empresas onde as vantagens de escala e

escopo daqueles que realizam os maiores investimentos de modo a obter as escalas mais eficientes podem rapidamente conquistar grandes fatias do mercado nacional e em diversos ramos passar para a concorrência com grandes grupos econômicos de países estrangeiros. O crescimento da grande empresa moderna no sentido da monopolização reverbera dentro de cada país produzindo falências de pequenas e médias firmas, aumento da amplitude nos ciclos de emprego e desemprego e a ascensão em influência política daqueles diretamente envolvidos com o suporte desse aparato, os banqueiros envolvidos com crédito de grande escala e volume, as instituições financeiras atreladas à coordenação de investimentos na Bolsa e aos processos de fusões e aquisições e os grandes industriais que passariam a articular dezenas de milhares de operários em uma única unidade produtiva. No plano internacional, o movimento em direção a monopolização pressionou os Estados a adotarem novas barreiras protecionistas e elevar as antigas, gerando “incubadoras” de potenciais conglomerados nacionais, estimuladas ainda por crédito estatal subsidiado e novos estímulos governamentais na forma do crédito de exportação.

Segundo, o aumento no fluxo de informações sob a forma de livros, literatura e jornais, atrelado aos principais formadores de opinião urbanos e aos interesses em torno destes centros, somado aos ideais de progresso e unificação que vinham se gestando, possibilitam aos Impérios na Europa, na Rússia e do Japão tentar caminhar para a homogeneização da língua nacional, movimento que foi impulsionado ainda mais pelos concursos públicos, os exércitos de conscritos e a educação pública universal.²³⁸

Conforme o estímulo ao ideal da “nação de iguais” tornava-se uma arma fundamental para promover a solidariedade das classes baixas na esfera nacional e forneciam apoio às empreitadas militares, o nacionalismo tendeu a ser difundido pelo globo, gestando diversas novas tensões dentro dos Estados onde os limites territoriais arbitrários não correspondiam aos auspícios das elites de homogeneizar etnicamente sua população. Nos Balcãs, o nacionalismo teria um componente altamente explosivo devido à divisão territorial realizada no Congresso de Berlim (1873). Nos principais países do jogo de força europeu, Inglaterra, França, Alemanha e Rússia, o nacionalismo expresso nos principais veículos de comunicação alterou a lógica da diplomacia e os sinais cruzados entre diplomatas, chefes de Estado e a “opinião pública” davam

²³⁸ Cf. Hobsbawm, Eric J. *A Era do Capital 1848-1875*. 15ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011. pp. 137-160. Ver também: Hobsbawm, Eric J. *Nações e Nacionalismos desde 1780: programa, mito, realidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990. pp. 125-158.

uma nova dimensão de complexidade aos administradores interessados em formar alianças e prever movimentações inimigas.

Por fim, na arena internacional, a missão civilizadora ou o “fardo do homem branco” das nações europeias e dos Estados Unidos, somado às suas prepotentes ideologias nacionalistas que colocavam cada nação como dotada de uma supremacia inerente à sua condição humana, jogavam esses países (mais o Japão) para o front do embate racista e até do genocídio na África e na Ásia. Com a Partilha da África (1883) e as guerras do fim do século, o Imperialismo dividiu literalmente o mundo em esferas de influência hostis entre si em uma verdadeira corrida para assegurar o controle de territórios e defender o orgulho da supremacia nacional.

No Tópico 3.3, discutimos brevemente como essa repartição feita em uma escala fundamentalmente nova e, ademais, potencialmente permanente, colocava a rivalidade entre as potências no palco central das preocupações, pressionando-as para a formação de alianças perenes. Enquanto isso, uma minoria de críticos internos tentava denunciar os esquemas espúrios de dominação que enxergavam na condução da política naqueles tempos. A grande complexidade das redes diplomáticas, as tensões entre governantes civis e imperadores aristocráticos, a pressão crescente dos Ministros da Guerra sobre a política externa, além dos meios econômicos de conseguir aliados, tornavam o equacionamento da paz uma atividade cada vez menos previsível e cada vez mais difícil de ser mantida, e fariam com que uma tensão na região dos Balcãs escalonasse na Grande Guerra Mundial em questão de semanas.

3.1. O reinventar da violência organizada (1861-1871)

“Estamos vivendo em uma era onde as guerras são feitas por nações em armas, e agora nós sabemos quão efetivamente uma nação armada consegue repelir uma invasão. Agora que nenhuma nação está armada a menos que a nação em armas esteja pronta para defender, nenhum país pode arcar com um exército de conscritos grande suficiente para esse propósito – e nós menos que todos, cujo sistema militar nos custa £100 por ano para cada soldado que nos fornece. Portanto nosso exército deveria ser todo o nosso povo treinado e disciplinado.”

(Murmúrios e uma voz: “Isso não vai dar”.)

“Não que fique em barracas por três anos como os prussianos, nem mesmo por dois anos tal como defendido pelos Liberais da Prússia. O que é desejado é levar todos os anos aqueles homens que recém atingiram a maioridade [manhood]...”

(“Não, não”)

“...e coloca-los em treinamento militar por algumas semanas ou meses, tal como é visto como suficiente na Suíça.”

(Grande apoio, e “Oh”)

“A fundação do treinamento precoce deveria ser baseada, como na Suíça, na escola, e se for bem feita, poucas semanas de treinamento de campo nos primeiros anos de masculinidade fará um bom soldado, e duas semanas de exercícios militares anualmente por alguns anos depois disso são suficientes para mantê-lo assim. Quando um sistema deste tipo funcionar por alguns anos, não deveríamos requerer qualquer exército conscrito exceto os grupos científicos, e tantos quantos possam ser necessários para as guarnições na Índia e para as colônias cujos habitantes ainda não forem competentes para a autodefesa. Um exército de cidadãos em tempos de paz custaria ao Governo nada exceto pelo curto período da sua mobilização, e a perda de poder produtivo pela retirada da indústria por um curto período de tempos de homens dessa idade dificilmente seria sentida, e seria mais que compensada pelos bons efeitos do treinamento militar em torna-los mais estáveis e vigorosos para as atividades corriqueiras da vida. Então, se a guerra venha a ocorrer, haveria um grande exército bastante pronto, e reservas abundantes pronta para reforça-lo caso a ocasião necessite.”

– John Stuart Mill (1806-1873), discurso público intitulado “Nossos gastos militares”, em reunião convocada pela “Associação de Paz dos Homens Trabalhadores” para protestar contra a proposta do governo de aumento nos gastos com o exército, em 1871.²³⁹

O economista e filósofo inglês John Stuart Mill foi um atento intérprete dos acontecimentos de seu tempo e provavelmente o civil mais influente no debate público britânico enquanto viveu, atuando inclusive como Membro do Parlamento no fim dos anos 1860. A citação que inicia este capítulo não poderia vir com maior peso, pois o que Mill via com grande

²³⁹ Robson, John M. *The Collected Works of John Stuart Mill, Public and Parliamentary Speeches*, Vol. 29. Routledge, 1996, pp. 413, texto “Our Military Expenditure.”

preocupação era nada menos que o decorrer da Guerra Franco-Prussiana (1870-1871), e a sugestão do intelectual sobre como o Reino Unido deveria se articular para a nova realidade seria também profética quanto aos desenvolvimentos ulteriores do fim do século XIX e início do XX.

A saber, a guerra entre a Prússia e a França não foi a primeira a abalar a percepção dos contemporâneos acerca da nova organização dos assuntos militares. Longe de ser um acontecimento isolado nos marcos do território americano, a Guerra de Secessão (1861-1865) chamou a atenção dos governos da Europa, que enviaram observadores oficiais para acompanhar os acontecimentos dos Estados Unidos para aprender novas estratégias militares, enxergar o uso da tecnologia e buscar meios de incorporar as novidades diante do desenrolar dos conflitos. Além deles, correspondentes de todos os principais jornais europeus foram também enviados. Como legado dessa ampla cobertura para as gerações futuras ficou também como provavelmente o conflito mais bem documentado e debatido de todo o século XIX. E, de fato, havia muito a ser aprendido pelos contemporâneos.

Pois, desde o seu início, a Guerra Civil mobilizou todo o aparato econômico e tecnológico desenvolvido até aquele momento na formação das táticas de batalha. Na tecnologia e produção das armas, destacaram-se os novos sistemas que permitiam aumentar significativamente a quantidade de balas atiradas por minuto, como o Spenser (tido como a mais importante inovação nos rifles em 50 anos²⁴⁰), o Winchester e as famosas armas Colt. Enquanto a tecnologia pregressa necessitava que os soldados carregassem pólvora em pó e pequenas esferas de metal para carregar suas armas, entre 1855 e 1865 os americanos avançaram em sistemas fundamentalmente novos onde o projétil e o agente explosivo eram combinados em uma bala no formato moderno tal como a conhecemos hoje. Esse novo design por sua vez permitiu o desenvolvimento de cartuchos padronizados com diversas balas fossem carregadas pelos soldados e rapidamente trocados, economizando o tempo de recarregamento durante o combate. Além disso, eram mais seguros por eliminar a pólvora em pó e o papel utilizado para carrega-la, ambos elementos altamente explosivos que causavam acidentes regulares, e ademais eram inutilizados caso comesse a chover, pois a pólvora ficaria molhada. Como resultado desses “avanços”, o estilo tradicional de guerra de armas de fogo no qual todos os exércitos estavam acostumados a basear suas estratégias havia se tornado obsoleto, algo que foi percebido apenas

²⁴⁰ Westwood, David. *Rifles: an illustrated history of their impact*. ABC-CLIO, 2005, pp. 72.

lentamente – os generais ainda pensavam em termos dos ataques frontais das batalhas dos lentos mosquetes, o que em parte explica a alta mortalidade dos combates da guerra civil. Pois as novas armas eram capazes de atirar mais balas a uma distância maior, com maior precisão e com um menor intervalo temporal entre os disparos, minimizando a eficácia dos ataques diretos e frontais da cavalaria e da infantaria característicos das táticas desde Napoleão. Os generais perceberam a mudança conforme o lado defensor mostrava-se cada vez em maior vantagem, tornando os ataques muito mais arriscados. Isto é, isso nos casos em que o lado defensor também possuía essa mesma tecnologia, como deixaria claro o então Alto Comissário britânico na China, James Bruce (1811-1863), em seu diário em 1858: “Vinte e quatro homens determinados com revólveres, e um número suficiente de cartuchos, podem atravessar a China do começo ao fim”.²⁴¹

Durante a Guerra Civil, a estratégia da guerra transitou aos poucos para grupos táticos de combate menores e muito bem armados que tentavam pegar o inimigo pelos flancos ou fora de guarda, com alguns soldados fazendo a proteção enquanto os outros avançavam. Nessa nova dinâmica, a organização do campo de batalha passou a ter um papel crescentemente decisivo para resguardar os soldados da chuva de balas que a guerra havia se tornado. O uso de troncos, barreiras e até mesmo trincheiras no chão tornaram-se prática comum na defesa do campo de batalha, embora àquela época as trincheiras fossem rasas e seu objetivo não era mais que um esconderijo temporário – muito diferente das que seriam cavadas em 1914, mas o princípio motivador da trincheira já estava ali: a necessidade de proteger-se das poderosas armas de repetição.

Os novos armamentos acrescentavam também a dinâmica da organização econômica como importante para o resultado final da guerra. A maior parte dos melhores e mais bem treinados generais e soldados do exército americano vinham do Sul do país, e haviam assumido o lado dos Confederados quando da eclosão da guerra. O Norte, com generais inexperientes e soldados voluntários ou recém ingressantes, tinha do seu lado o maior tamanho da sua população e – o que se provou decisivo – a economia mais bem articulada com o *espaço econômico nacional*. As principais inovações na tecnologia militar vieram de empresas sediadas nos estados do Norte, e a pressão das demandas de armas do governo americano pressionou a produção

²⁴¹ Hanes, William Travis; Sanello, Frank. *The opium wars: the addiction of one empire and the corruption of another*. Illinois: Sourcebooks, Inc., 2002, pp. 212.

doméstica para a produção serial e fabril de armas, algo também inédito na história. Durante o conflito, isso não apenas resultou em tropas melhor equipadas, como ainda se tornou uma vantagem decisiva na medida em que o Sul não tinha meios de reutilizar alguns dos armamentos que conseguiam após uma vitória, e não possuíam um sistema manufatureiro desenvolvido capaz de copiar a tecnologia da produção armamentista do Norte. Conforme algumas armas do Norte passavam a ser produzidas em série, suas peças tornavam-se padronizadas e a facilidade de trocar peças quebradas por novas reduzia os custos de manutenção do exército. *De modo geral, escala e escopo, vantagens das grandes hierarquias gerenciais no contexto da concorrência econômica, tornavam-se também vantagens decisivas no contexto da guerra.*

A organização econômica geral também se mostrou decisiva por outras frentes. As conexões do telégrafo permitiam aos generais acompanhar simultaneamente os acontecimentos das frentes Leste e Oeste da guerra, tornando as dificuldades da Guerra Civil algo mais ou menos análogo do que seria uma guerra geral intra-europeia se considerarmos que o território americano é próximo em tamanho e que as batalhas se disseminaram por todo o país. Conseguir informações de qualidade de forma rápida e poder repassar as ordens para os batalhões – algo que sempre foi uma questão de vida ou morte – tornou-se ainda mais premente. A assimetria entre um exército em posse do telégrafo e outro que se comunique apenas com cartas e mensageiros a cavalo era ainda maior do que a assimetria entre estradas e os mensageiros de Roma e o sistema de entrepostos de Gengis Khan o foram com relação aos “bárbaros”.

Ligadas de perto com a tecnologia do telégrafo, as linhas ferroviárias tornaram-se rapidamente instrumentos militares, algo que antes da Guerra Civil os americanos ainda não tinham percebido com clareza, embora na Marcha para o Oeste a estrada de ferro tenha sido decisiva para vencer os povos nativos e assegurar os territórios conquistados. Na Guerra Civil, apenas cinco dias após a tomada do Forte Sumter pelas tropas do Sul, um conflito na cidade de Baltimore colocaria as ferrovias no primeiro plano: tropas do Norte que precisavam atravessar a cidade haviam desembarcado pela linha férrea da região e deviam entrar numa outra linha a poucos quilômetros de distância, porém foram hostilizadas pela população local, dividida entre apoiadores do Norte ou do Sul. O impasse fez o governo de Lincoln decidir pela destruição de três linhas férreas que ligavam a cidade com o Norte do país para evitar uma convulsão local ou

uma batalha geral entre os residentes, e isolar o Norte de potenciais ofensivas.²⁴² O governo de Lincoln passou a coordenar com as empresas ferroviárias – ou tomar o controle delas, quando necessário – para construir novas linhas conforme os interesses estratégicos do exército da Federação, no caso, construindo uma linha que desviasse do interior de Baltimore. A necessidade de articular as redes ferroviárias com os interesses estratégicos da guerra civil levou já em 1862 à criação da *United States Military Railroads*, uma organização responsável por construir novas linhas, organizar linhas antigas, controlar linhas capturadas e realizar a manutenção das linhas necessárias para a guerra, sendo esta última uma das atividades mais decisivas no decorrer dos conflitos.

Batalhas e esforços de guerra voltados para destruir ou tomar o controle de uma linha férrea inimiga foram recorrentes durante toda a guerra civil, realidade que foi posteriormente retratada até em filmes de Hollywood.²⁴³ Pois as ferrovias não apenas articulavam o território e permitiam o rápido deslocamento de tropas, como também possibilitavam mantê-las abastecidas em regiões distantes, prover suprimentos, munição, atendimento médico e reforços sempre que necessário. A organização desses sistemas de distribuição requeria “precisão militar” e grandes capacidades gerenciais e organizacionais para garantir que o enorme sistema de linhas férreas fosse coordenado sem falhas: o atraso de reforços de guerra ou a demora em entregar novos suprimentos poderia significar a derrota e um enorme prejuízo humano e material. Vimos no tópico 2.3.1 como nos EUA a organização ferroviária foi paulatinamente caminhando para essas grandes estruturas hierárquicas capazes justamente de fazer esse tipo de tarefa, e a guerra civil não apenas se serviu dessas capacidades em gestão, como também foi um motor importante para pressionar empresas, os órgãos de administração governamentais e o exército para novas formas de garantir a precisão da rede – o que envolvia obviamente garantir a eficiência organizacional de suas próprias burocracias.

Assim, as novas hierarquias gerenciais e o desenvolvimento de novas capacidades organizacionais de distribuição em grande escala no território, somado às eficiências de escopo das empresas americanas, permitiram o aperfeiçoamento da logística militar nos moldes das cadeias de distribuição (*supply-chain*). O engenheiro civil americano Herman Haupt (1817-1905)

²⁴² Wolmar, Christian. *Engines of War. How Wars Were Won and Lost on the Railways*. New York: Public Affairs, 2010, Capítulos 2 e 3.

²⁴³ *The Horse Soldiers*, 1959.

é tido como um dos principais nomes nesse processo de mudança pela sua engenhosidade e o papel central que desempenhou enquanto chefe da *United States Military Railroads*, desenvolvendo em apenas um ano os princípios gerais para a utilização das ferrovias no suprimento militar, como a prioridade para o transporte de suprimentos básicos e a hierarquização dos demais tipos de carga conforme o melhor uso das linhas, a necessidade primordial dos trens partirem no horário marcado mesmo que para isso não utilizem toda a sua capacidade, e a fundamental garantia de que nenhum trem deixe seu posto sem a total certeza de que haverá pessoal suficiente para descarrega-lo no local de destino, dentre outros princípios inovadores no manejo militar das ferrovias, comandos que seriam seguido a risca mesmo após deixar seu cargo e que garantiriam uma grande vantagem na organização da infraestrutura básica utilizada pelos exércitos da União. Não por coincidência, Haupt era também um influente engenheiro do setor privado das ferrovias, e a habilidade com que conseguiu organizá-las para uso militar veio justamente da experiência previamente adquirida – as trocas vinham dos dois lados, pois o conhecimento que obteve ao supervisionar toda a malha ferroviária federal também se provou vantajoso para suas atividades civis, as quais nunca foram abandonadas.²⁴⁴

Justus Scheibert (1831-1903), soldado prussiano que acompanhou o exército dos Confederados (Sulistas) nos Estados Unidos, não poderia iniciar seu relato de forma mais direta e ilustrativa:

“O estudioso da Guerra precisa de exemplos: comunicações (sistemas ferroviários, o telégrafo, transporte veloz), tomando vantagem da terra e dos armazéns, sistemas de requerimento, e a coordenação e cooperação de massas de tropas – esses aspectos do combate conforme eles ocorrem sob a pressão das balas. As recentes guerras europeias os oferecem bem como outros, assim como suas complicações. Infelizmente, apenas o oficial versado na *ciência militar* será capaz de apreciar o que eles significam para a estratégia; suas complexidades confundirão o iniciante. Por outro lado, *a guerra americana provavelmente se destaca como o livro-texto da guerra em distintas e básicas formas*. As circunstâncias simples, claras, provêm caso após caso de suma importância no gerenciamento de unidades grandes e pequenas.”²⁴⁵

²⁴⁴ Para mais exemplos das inovações trazidas por Haupt e o seu papel decisivo, ver Wolmar, Christian. *Engines of War. How Wars Were Won and Lost on the Railways*. New York: Public Affairs, 2010.

²⁴⁵ Scheibert, Justus. *A Prussian observes the American Civil War: the military studies of Justus Scheibert*. University of Missouri Press, 2001, pp. 13. Tradução livre e grifos nossos. No original: “The student of warfare needs examples: communications (railway systems, the telegraph, rapid transport), living off the land and from the storehouse, systems of requisition, and the coordination and cooperation of masses of troops – these aspects of combat as they occurred under the gun. Recent European wars offer them and others, as well as complications among them. Unfortunately, only the officer accomplished in military science will appreciate what they mean for strategy; their convolutions will baffle the beginner. On the other hand, the American war probably

E as disparidades quanto à capacidade de organizar e coordenar essas tarefas não por coincidência se mostraram também desde cedo na Guerra Franco-Prussiana: enquanto os franceses detinham uma malha ferroviária mais extensa, sua organização era bem menos sistemática do ponto de vista das aplicações militares, e a miríade de empresas privadas que administravam diferentes linhas acabaram levando à perdas preciosas de tempo quando um grande contingente de tropas deveria se deslocar para o front ocidental com velocidade. Enquanto isso, as preparações de guerra do exército prussiano haviam se iniciado muito tempo antes do jogo diplomático de Bismarck levar os franceses a declararem guerra à Prússia. O deslocamento em massa feito através das ferrovias germânicas tornou a despreparada defesa francesa um obstáculo fácil de ser superado pelas armas e estratégias mais modernas. Enquanto a guerra civil americana perdurou por vários anos em conflitos mais ou menos equilibrados, a guerra Franco-Prussiana mostrava o quanto a assimetria na organização prévia da estratégia militar somada ao uso coordenado das novas tecnologias poderia levar a guerras muito mais rápidas do que a Europa conheceria até então, caracterizadas por um conjunto de conflitos esporádicos intercalados ao longo de muitos e muitos anos.

Na prática, a logística militar nada mais é que a utilização dos conhecimentos e da tecnologia acumulados através do aparato distributivo do sistema econômico sob o comando de outra finalidade que não o lucro, e sim a violência ou sua contrapartida dialética, a segurança. Justamente por isso, ocorreu uma forte irradiação de inovações entre o setor de transportes, distribuição e serviços e as pressões da guerra civil. Além das que apontamos anteriormente, muitas outras delas se provariam importantes, como o desenvolvimento da comida enlatada. Embora para nós possa parecer uma mercadoria trivial, para os contemporâneos foi uma incrível novidade. Enquanto na sociedade civil as classes médias podiam se regozijar da comodidade de não fazer compras diariamente e o fetiche de um armário cheio de suprimentos, os militares ganhavam um reforço fundamental para combater a principal causa mortis das guerras de então: a dificuldade de manter uma tropa em campo devidamente alimentada, a fraqueza decorrente da má alimentação e as temidas doenças que acometiam e devastavam regimentos inteiros conforme

conjugavam-se os efeitos de um corpo fraco, ferimentos de batalha e a ingestão de alimentos estragados ou de baixa qualidade presentes no local. A produção da comida enlatada conjugada com a devida organização da sua distribuição pelas tropas permitia reduzir o número de mortos por problemas simples (aos nossos olhos) como a disenteria, permitindo manter a mobilização por mais tempo e chegar em regiões mais distantes. Na sua aplicação internacional, essa novidade se provaria indispensável para garantir que os projetos de conquista europeia na África fossem levados até o limite do território daquele continente, que tinha como um mecanismo importante de defesa até o último quartil do século XIX justamente as múltiplas doenças tropicais que acometiam os mal-alimentados soldados que se aventurassem a ir longe demais da costa. Em 1914, a manutenção das trincheiras por meses ou até anos a fio seria também impossível se não houvesse uma forma confiável de manter as tropas alimentadas em terras devastadas, distantes e potencialmente entulhadas de corpos moribundos em decomposição.

Até o momento, devemos perceber antes de tudo como todas as novidades que esses conflitos trouxeram para a realidade militar dos Estados Modernos gira em torno de problemas em terra: a ferrovia, a infantaria, a logística do abastecimento de tropas em solo, as indústrias de apoio à produção de armas e suprimentos, etc. Nos mares, novas tecnologias também surgiam, ainda que sua disseminação era mais restrita e seus impactos não tão evidentes. De um lado, navios de guerra construídos para o uso do motor a vapor eram uma realidade na Grã-Bretanha desde o fim da década de 1830, e na década de 1850 outros países detinham tecnologias similares – os Estados Unidos usariam um destes barcos inclusive para submeter o Japão, pela diplomacia das canhoneiras e de forma análoga à utilizada pelos britânicos contra a China (ver o Subtópico 2.2.2), a abrir seus portos para trocas com os americanos em 1854. A verdadeira novidade na indústria naval eram os *ironclads*, navios de guerra construídos com armaduras de ferro que tornavam a guerra contra os anteriores navios a vapor de madeira bastante assimétrica. A França foi o primeiro país a produzir esses navios, engendrando uma corrida armamentista com os britânicos que logo lançariam suas versões. Durante a Guerra Civil Americana, ocorreu a primeira batalha entre dois navios dessa linha, o CSS *Virginia* contra o USS *Monitor*. Embora os *ironclads* já assinalassem a derrota de qualquer outra marinha do mundo que não fosse capaz de produzir navios da mesma categoria, os britânicos lançariam em 1869 o HMS *Devastation*, o primeiro navio a não fazer uso de velas e mastros para se locomover, um grande feito de engenharia pois requeria motores muito mais eficientes para compensar a não-utilização da força

do vento. Durante um bom tempo foram os navios mais potentes nos mares, até surgirem os primeiros navios de aço na década de 1880 e, em 1906, a derradeira inovação do HMS *Dreadnought*, conhecido como encouraçado, uma inovação britânica que revolucionou a guerra nos mares e que estaria por trás da corrida armamentista naval entre o país e as demais potências do continente europeu, em especial a Alemanha.

Contudo, tomando um ponto de vista menos próximo da visão dos contemporâneos, as mudanças nos barcos em si foram bastante incrementais e impactavam mais diretamente apenas ao reforçar a verdadeira incapacidade de qualquer Estado que não conseguisse produzir armamentos similares manter sua soberania portuária e comercial e, do ponto de vista britânico, eram uma peça chave nos cálculos do equilíbrio de poder que envolviam manter a Marinha Real sempre maior que a soma das próximas duas maiores marinhas no teatro europeu.

Se alguns sinais de mudança na lógica naval despontavam, eram principalmente nas táticas de se defender dos navios, e não nos navios em si. O desenvolvimento e aplicação das minas navais (chamadas à época de “torpedos”) ocorreu tanto na Guerra da Criméia pelos russos quanto na Guerra Civil Americana, e a tecnologia seria aprimorada com o passar do tempo até fazer parte das estratégias básicas de defesa de regiões costeiras. Em 1866 seria inventado o torpedo tal como o conhecemos pelo nome hoje, uma bomba-locomotiva capaz de se deslocar autonomamente pela água em linha reta até colidir com um alvo. Para nossos efeitos, o que esses desenvolvimentos apontam é para *novas capacidades de contra-atacar uma marinha forte sem ter que necessariamente construir embarcações do mesmo calibre e em número comparável*. Embora evidentemente o uso desses artefatos fosse restrito devido à avançada utilização de tecnologia manufatureira e da química de explosivos, nos conflitos entre as potências somavam mais um vetor oposto àquele do fundamento básico da hegemonia britânica, a assimetria na força e presença nos mares. Nas proximidades da Grande Guerra, os primeiros submarinos de combate bem-sucedidos, os U-Boats alemães construído pela empresa Krupp, somariam o espaço abaixo do nível do mar como um tabuleiro necessário para o cálculo militar, e mais um preocupante vetor contrário à marinha como força dominante da guerra e da projeção de poder entre potências.

Por fim, para voltarmos ao período que nos compete neste tópico, convém retomarmos a citação inicial de Stuart Mill para apontarmos duas características centrais da Guerra Civil e da Guerra Franco-Prussiana: a escala da mobilização e a quantidade do número de

mortos; e a contrapartida necessária para garantir a reprodução desse padrão, a utilização da imprensa e da propaganda.

Do ponto de vista da escala e do número de mortos, estima-se que durante a Guerra Civil Americana tenham morrido pelo menos 620 mil soldados, o que coloca o número de baixas da guerra civil acima do total de qualquer outra guerra na qual os Estados Unidos se envolvera até hoje e maior até que a soma de todos os mortos nessas outras guerras. A brutalidade do conflito colocava como ordem do dia a necessidade de atrair novos recrutas jovens e saudáveis, e os governos do Norte e do Sul fizeram amplo uso dos novos aparatos da mídia para auxiliar no recrutamento, amedrontar a população e hostilizar, denegrir ou desumanizar o inimigo. No Sul, a estratégia foi pautar a guerra como uma questão de defesa de um modo de vida, que se expressava por exemplo no pôster *A Valsa da Miscigenação (An Amalgamation Waltz)* onde homens negros dançavam valsa com mulheres brancas e flertavam enquanto homens brancos apenas assistiam felizes ao fundo – em uma sociedade onde a mulher era vista quase como uma propriedade dos homens brancos, era uma tentativa de inspirar os medos reacionários da população branca do Sul para lutar contra o fim da cristandade branca, associando o fim da escravidão como uma suposta castração do patriarcado branco. No Norte, cartazes retratavam a desumanidade inerente da escravidão, mostrando negros sendo torturados ou homens brancos do Sul conversando sobre separar mulheres de seus filhos, ou maridos de mulheres, sem a menor piedade (algo que de fato acontecia recorrentemente), cartazes que buscavam aguçar o senso de justiça da população e também promover o recrutamento de negros para lutar pelo Norte. A nova tecnologia da guerra permitia também que os civis recém recrutados fossem treinados para a guerra com maior velocidade, algo que Stuart Mill também percebeu, quando disse que “... a recente guerra na América mostra quão bem e rápido soldados cidadãos aprendem.”²⁴⁶ *Em síntese, os dois lados evocavam elementos constitutivos do que imaginam como sendo essenciais para a futura nação americana unificada após o fim da guerra.* Embora se tratasse de uma guerra civil e não de conflitos xenófobos ou racistas como o fim do século XIX e início do XX assistiriam, já ali o problema da unificação levava à distinção e colisão violenta de dois projetos rivais e incompatíveis entre si.

²⁴⁶ Mill, John Stuart. *The Collected Works of John Stuart Mill*. Public and Parliamentary Speeches, Vol. 29, pp. 414.

Na Guerra Franco-Prussiana, o número de mortos foi bem menor, girando em torno de 150 mil, sendo a vasta maioria deles soldados franceses. Do lado francês, o uso da propaganda foi central para convencer a população profundamente descontente com o governo a apoiar o esforço de guerra. A exigência da mobilização em massa colocava a relação com a população civil no palco central dos conflitos militares e essa comunicação era a principal via onde o apoio era conquistado. O objetivo francês era promover a solidariedade interna através de uma rápida vitória externa contra a Prússia, no que seus generais imaginavam ser uma vitória fácil. Na Prússia, a propaganda foi voltada para a necessidade de defender os Estados Germânicos de um belicoso inimigo externo, apontando no sentido da união de forças – o objetivo de Bismarck era, afinal, a unificação definitiva da Alemanha.

Enquanto a estratégia de Bismarck foi vitoriosa e bem sucedida, a França pelo contrário não só sofreu uma dura derrota militar, como o esforço ideológico da solidariedade interna também se mostrou fracassado pela humilhante derrota contra os prussianos. A Comuna de Paris que se seguiu foi em grande medida uma resposta do descontentamento popular urbano diante das vicissitudes do poder público vigente em sua ganância militarista e descaso com os pobres. Enquanto a Comuna seria violentamente massacrada dentro de pouco tempo, a incorporação dos territórios da Alsácia e Lorena à recém-formada Alemanha se provariam uma cicatriz mais marcante na memória civil e dos governantes franceses, pois serviu de alimento para que sentimentos xenófobos à Alemanha já presentes na sociedade francesa ganhassem força e que surgissem setores ultra nacionalistas atrelados ao que se via como uma necessidade indispensável de reaver esse território mediante uma revanche (ver tópico 3.3).

Bismarck por sua vez era um diplomata inteligente e flexível que sabia das consequências potencialmente nefastas que a anexação viria a trazer para o equilíbrio de poder europeu. Embora tenha feito forte oposição à incorporação, foi vencido pelos militares mais ortodoxos e por interesses industriais que olhavam com grande cobiça a grande quantidade de ferro concentrado no pequeno território das duas cidades. A unificação da Alemanha viria assim com o indesejado custo de ter em sua fronteira um inimigo permanente caso outras guerras venham a ocorrer, algo que se provaria decisivo nas proximidades de 1914 (ver tópico 3.3).

Diante desse quadro geral, o que vemos é um grande conjunto de alterações que não foram meramente acontecimentos ou mudanças conjunturais, mas *elementos estruturais da organização econômica e militar* das grandes potências capitalistas. *A conjugação da tecnologia,*

da organização e da escala industrial com suas correspondentes aplicações militares e na indústria bélica configurou uma nova dinâmica na guerra e nos cálculos acerca da assimetria de poder entre os países industrializados e os não-industrializados, e também entre os próprios países industrializados na medida em que a tática e a racionalização científica dos assuntos militares somava-se à inovação econômica constante para instigar sonhos cada vez mais ambiciosos de alçar à posição de potência hegemônica mundial. Em outras palavras, do período 1861-1871 até a eclosão da Grande Guerra – e talvez até os dias de hoje²⁴⁷ – estruturalmente a tensão entre os países e a relação dos governos com a sociedade civil ficaria nos marcos da nova junção entre a indústria e a guerra, com as diversas consequências que ela traz para a política interna e externa dos países.

²⁴⁷ Esse argumento ainda será desenvolvido em trabalhos posteriores, constituindo uma das hipóteses centrais da tese do meu projeto de doutorado em andamento, ficando aqui apenas como provocação. Ver a Figura 5 na próxima página sobre a percepção de um contemporâneo à Guerra Civil Americana sobre os “contratantes de armas”.

The Dream of the Army Contractor.



Old HUCKLEBURY, the Army Contractor, lay snoozily back in his chair,
After a sumptuous dinner, such as became a millionaire.
Wines were upon the table, gathered from sundry foreign lands,
A vulgar splendor of bottles bearing curious trade-marks and brands.

At first his dream was auriferous : he fancied himself afloat,
Hauling up gold-fish, hand over hand, into a rose-wood boat ;
And as the fishes went flippety-flop among the ebony thwarts,
Their scales in yellow dollars flew off, and he pocketed them by quarts.

But, lo ! a distressing circumstance alloyed the bliss of his dream,
His clothes were turned into army cloth, and they gaped at every seam ;
And the golden dollars fell clinkety-clank from tattered trowsers and coat,
And, where they fell, they burned round holes through the bottom of the boat.

Then, as the old Army Contractor sank, with a shriek, into the deep,
He felt the grasp of a skeleton hand that doubled him into a heap,
And he heard the croak of a skeleton voice—" Look here, old HUCKLEBURY-EE,
You never was born to be drown-ded, so come along with me !

" I am the bones of a soldi-er, as died in the sickly camp,
Reduced by the pizenous food and the clothes that didn't keep out the damp ;
Likeways the sperrits that to us was sarved, worse liquor never I see ;
The thirst was on me—I drank it, and died—and now you must drink with me !"

And then it brandished its bony hands, that skeleton yellow and dry,
Making the vitriolic parts of a deadly cock-tail fly ;
Then came the skeleton voice, again—" Drink, 'tis the cup of Hell !" —
O ! the pallid lips and the glaring eyes, as old H. awoke with a yell !

Figura 5 – "The Dream of the Army Contractor."²⁴⁸

²⁴⁸ Publicado na Vanity Fair em 17 de agosto de 1961. Fonte: Nickels, Cameron C. *Civil War Humor*. Univ. Press of Mississippi, 2010, pp. 59.

3.2. Guerras Capitais

Capital (adjetivo)

[2.] a. Passível de punição com a morte <um crime capital>

b. Envolvendo uma execução <punição capital>

c. Elevada seriedade <um erro capital>

[3.] a. De uma importância ou influência fundamental <barcos capitais (capital ships)>
<a importância capital da crítica no próprio trabalho de criação – T. S. Eliot>

b. Ser a sede do governo

[4.] de ou relativo ao capital; especialmente: relativo a ou ser ativos que adicionam ao valor líquido de longo prazo de uma corporação <aprimoramentos capitais>

– Dicionário Merriam-Webster Online²⁴⁹

“Acontece que homens, nações, raças, podem, devem, irão perecer diante de nós. Isso é inevitável. Não pode haver mudança para melhor salvo em detrimento daquilo que é. Da decadência jorra vida fresca.”

– Caleb Cushing (1800-1879), intelectual e diplomata americano, em uma recepção pública em 1857 na cidade de Newburyport, um mês após deixar o cargo de Procurador Geral dos Estados Unidos que ocupou durante a administração do presidente Franklin Pierce.²⁵⁰

“Em termos práticos, os que se opõem à abolição em Massachusetts não são uns cem mil políticos do Sul, mas uns cem mil comerciantes e fazendeiros daqui que se interessam mais pelos negócios e pela agricultura do que pela humanidade e que não estão dispostos a fazer justiça ao escravo e ao México, custe o que custar. Não discuto com inimigos distantes, mas com aqueles que, bem perto de mim, cooperam com e defendem a posição de homens que estão longe daqui; estes últimos seriam inofensivos se não fosse por aqueles.”

– Henry David Thoreau (1817-1862), filósofo de tendências anarquistas nascido nos Estados Unidos, em seu clássico ensaio *A Desobediência Civil*, escrito em 1849 diante do que via como a terrivelmente injusta e violenta guerra dos EUA contra o México.²⁵¹

A perspectiva do “ilustrado” Cushing não poderia ser mais profética quanto aos acontecimentos que viriam a partir do último quartil do século XIX. Embora tenha nascido em Massachussets e durante muitos anos tenha atuado como congressista pelo Estado do Norte dos

²⁴⁹ Fonte: <http://www.merriam-webster.com/dictionary/capital>. Acessado em 10/01/2015.

²⁵⁰ Haynes, Sam; Morris, Christopher. *Manifest Destiny and Empire: American Antebellum Expansion*. College Station: Texas A&M University Press, 1997.

²⁵¹ Thoreau, Henry. *Desobedecendo, a desobediência civil e outros escritos*. Tradução e organização de José Augusto Drummond, Rio de Janeiro: Rocco, 1984, pp. 32.

Estados Unidos, era simpático aos valores do Sul. Em posição minoritária no Norte por ser contra a pauta do fim da escravidão na Federação, defesa que seria derrotada na guerra civil, ainda assim em seu tempo de vida pôde regozijar-se de diversas outras *conquistas*, como o avanço implacável do seu país sobre o Oeste, a vitória contra o México e os povos nativos, a engenhosidade militar e econômica interferindo na América Central, no Japão e na China enquanto mantendo à distância de seu território as potências europeias.

De fato, o imperialismo americano, assim como o europeu, prosperaria independentemente da manutenção da escravidão em casa própria. O que se provaria mais tenso foi justamente a acumulação paulatina de novas frentes de rivalidades entre essas potências.

Na organização econômica de seus países, o aumento das escalas de produção e distribuição garantia em diversos setores da economia que empreendimentos maiores com aplicação sistemática da ciência na tecnologia e na organização das fábricas podiam solapar grandes quantidades de empresas menores, para no instante seguinte competirem com outros grandes grupos nacionais ou mesmo internacionais em verdadeiras guerras concorrenciais antes vistas com maior clareza apenas no setor ferroviário ou naval. Para as relações de trabalho, isso significou o surgimento de novos cargos gerenciais mais bem remunerados e com maiores exigências técnicas no espaço da empresa; no espaço nacional, aguçou a organização dos trabalhadores e o reconhecimento de direitos trabalhistas conforme aumentava a organização do proletariado; no espaço internacional, colocou em rota de colisão trabalhadores de diferentes países conforme a concorrência estrangeira tornava-se sinônimo de falências e desemprego.

No âmbito que podemos chamar de cultural, elites intelectuais e chefes de Estado lançavam mão da retórica nacionalista e estimulavam projetos de unificação linguística e de releitura da história nacional: o nacionalismo moderno tornou-se em diversos países um projeto político promotor da solidariedade interna da população. A “igualdade” entre governantes e governados virou um critério de legitimidade do poder político, acirrando tensões dentro e fora dos limites geográficos de cada país. Sonhos de grandes potências somavam-se às tendências racistas antigas e novas (o *racismo científico* da eugenia e do darwinismo social²⁵²) dando vazão às sangrentas ideias de limpeza étnica e subjugação de outros povos, além de colocar o orgulho nacional no palco principal do discurso e das preocupações públicas. A identidade entre Estado e

²⁵² Ver Subtópico 2.1.4.

Nação foi uma criação desde a sua origem em movimento de colisão com outras nações, acirrando ainda mais os conflitos do fim do século XIX, em oposição aos ideais internacionalistas das minorias do cosmopolitismo liberal ou do internacionalismo comunista, socialista ou anarquista.

Por fim, na convergência dos vetores das novas capacidades técnicas e organizacionais das sociedades capitalistas, das pressões advindas da nova dinâmica da concorrência econômica, e por fim – e não menos importante – da identidade nacionalista, o imperialismo moderno emerge transpondo para todo o *território* e para quase toda sociedade no mundo conflitos até então mais ou menos restritos à Europa e os Estados Unidos. Na medida em que se disseminou a ideia de que o sucesso no expansionismo internacional era uma condição necessária para um país ser reconhecido enquanto “grande nação” ou “grande potência”, aos Impérios tradicionais somavam-se os novos projetos de formação nacional, expansão territorial, expansão econômica e expansão militar que apareciam em lugares como os Balcãs, a Rússia e o Japão.

Assim, os anos de 1870 até a eclosão da Grande Guerra foram excepcionais na *quantidade de graves tensões diplomáticas*, na *sobreposição de diferentes mapas mentais nacionais sobre os mesmos espaços internacionais ou estrangeiros*, e na *permanente tensão* entre as grandes potências quanto à possibilidade de um descuido levar à precipitação da catástrofe. Neste tópico, exploraremos as três forças *oriundas da economia, do nacionalismo e do imperialismo*, enquanto no Tópico 3.3 entramos na parte final onde o descontrole sobre as próprias ambições e as reações a elas marcaria os anos que antecederam 1914.

3.2.1. A radicalização da concorrência: a conquista econômica

“Tenho urgido entre nós os seguintes argumentos. Se nós pudéssemos por qualquer medida comprar toda a competição e ter um monopólio absoluto do ramo, não nos valeria o investimento. A essência da manufatura é uma produção regular e máxima. A demanda do país por pólvora é variável. Se nós a possuíssemos por completo, portanto, quando tempos ruins viessem nós teríamos de reduzir o produto na extensão da demanda reduzida. Se por outro lado nós controlássemos apenas 60% do mercado e fizessemos os 60% mais barato que os outros, quando tempo ruins viessem nós ainda poderíamos manter nosso capital empregado ao máximo e nosso produto ao máximo, ao tirar dos outros 40% o que for necessário para esse propósito. Em outras palavras, vocês poderiam sempre contar com a plena capacidade se vocês a produzirem barato e controlarem apenas 60%, enquanto, se vocês a controlassem totalmente, quando tempos ruins viessem vocês poderiam apenas manter um produto reduzido.”

– Albert Moxham, um dos reorganizadores da estratégia empresarial da indústria de explosivos americana Coleman du Pont, em carta à empresa durante uma viagem de negócios que fazia para a Costa Oeste americana, em 1902.²⁵³

“A grande empresa moderna defronta-se com a crise de outro modo; sua produção é tão grande que uma parte dela pode prosseguir também durante a crise. O truste americano do aço pode ser forçado a reduzir sua produção pela metade durante a crise, mas não precisa restringi-la abaixo de determinado mínimo. Assim, com a concentração das empresas, cresce o volume em que podem manter sua produção”.

– Rudolf Hilferding (1877-1941), médico e influente economista marxista do Partido Socialdemocrata Alemão, em trecho da sua obra mais famosa, *O Capital Financeiro*, publicada em 1910.²⁵⁴

Há um longo debate historiográfico acerca da Longa Depressão²⁵⁵ que teria acometido a economia de diversos países entre 1873 e 1896. A divisão temporal usual coloca o início desse ciclo de baixa na onda de turbulências financeiras causadas pelo Pânico de 1873, que teria arrastado uma depressão de quase seis anos até 1879, seguidos da problemática década de 1880 e terminando no Pânico de 1893 e suas consequências até 1896, ainda que este último tenha se concentrado mais nos Estados Unidos. De fato, o debate acerca de como interpretar esse

²⁵³ Cit. Chandler, Alfred D. Jr. *Scale and Scope The Dynamics of Industrial Capitalism*. Massachusetts: Harvard University Press, 1990, pp. 76. Tradução livre.

²⁵⁴ Hilferding, Rudolf. *O Capital Financeiro*. São Paulo: Nova Cultural, 1985, pp. 273.

²⁵⁵ Na verdade, à época o nome dado era ‘Grande Depressão’, porém a muito mais forte crise de 1929 ‘roubou’ esse nome, e a crise da década de 1870 foi renomeada na historiografia como ‘Longa Depressão’, por em tese seus efeitos terem durado mais tempo que a crise de 29.

período foi iniciado já no século XIX, sendo o famoso economista britânico Alfred Marshall (1842-1924) um dos primeiros a arriscar uma interpretação mais ampla. Em 1888, em conversa com a *Royal Comission of Gold and Silver*, Marshall apontaria como o período era caracterizado pela deflação de preços e diminuição das margens de lucro na indústria. Na sua interpretação, mesmo em outras situações não dando atenção para o efeito do ouro, o economista colocava o fato de que os estoques de ouro não conseguiam acompanhar o crescimento geral da economia e isso pressionava os preços das mercadorias para baixo conforme o ouro subia de valor.²⁵⁶ Hoje, outros autores questionam a validade da afirmação de que o período seria caracterizado por algum tipo de recessão no sentido moderno do termo, trazendo além de novos dados sobre o período, novas visões sobre o mesmo problema como, por exemplo, como no século XIX o termo ‘*depressão*’ era recorrentemente utilizado para falar de deflações de preços, e não teria o mesmo sentido que carrega hoje, como um período de crescimento baixo ou estagnado – significado que se tornaria dominante apenas após a crise de 1929.²⁵⁷

De fato, ao olharmos para os números do período, encontramos uma queda vertiginosa nos preços de diversas mercadorias, principalmente *commodities* agrícolas e insumos industriais. Entre 1871 e 1880, o preço do carvão e de outros metais como o ferro caiu em média 34%; o custo do aço para fazer um trilho de trem caiu em 40% entre 1873 e 1874 e chegaria a £4 libras em 1890, ante as mais de £15 em 1873; o preço das fibras têxteis e das principais *commodities* agrícolas – grãos da alimentação básica e os vícios dos trópicos, açúcar, tabaco, café e cacau – caíram de 40 a 50% até 1890.²⁵⁸ Concomitantemente, nos EUA o salário nos trabalhos agrícolas cresceria mais de 40% apenas nos 10 anos entre 1899 e 1909 – isto é, aumentou percentualmente o mesmo que fizera no intervalo de meio século entre 1850-1899, e a bonança da agricultura americana àquela época já era tomada como surpreendente. A inundação

²⁵⁶ A conversa com Marshall encontra-se disponível online. Ver Marshall, Alfred. *Royal Comission of Gold and Silver*. 16 de janeiro de 1888, pp. 202-203. Acessado em 12/12/2014. Relatório disponível em: http://www.forgottenbooks.com/readbook_text/Final_Report_of_the_Royal_Commission_Appointed_to_Inquire_Into_the_v1_10_00258878/203.

²⁵⁷ Cf. Saul, Samuel Berrick. *The myth of the Great Depression, 1873-1896*. London: Macmillan, 1969. Para uma visão mais contemporânea do assunto, embora menos dedicada à crise de 1873, ver Kindleberger, Charles P.; Aliber, Robert Z. *Manias, panics and crashes: a history of financial crises*. Palgrave Macmillan, 2011.

²⁵⁸ D. C. North. *The Role of Transportation in the Economic Development of North America*. Em: Les Grandes Voies Maritimes dans le Monde. Commission Internationale d'Histoire Maritime, 1965, pp. 236. Cit. em Saul, Samuel Berrick. *The myth of the Great Depression, 1873-1896*. London: Macmillan, 1969, pp. 22.

de grãos baratos vindos da América para a Europa preocupou os interesses agrários das elites locais.

Contudo, diferentes motivos levavam a cada um desses comportamentos. Na metalurgia do aço (ver tópico 2.3), novos processos de produção reduziram drasticamente os custos, assim como ocorreria em diversos segmentos da indústria química, como na produção da soda cáustica, um dos mais importantes insumos do setor, onde os preços caíram de £13 por tonelada em 1863 para £4 em 1902. Essas reduções advinham não apenas de novas tecnologias, mas também de novas plantas produtivas de maior escala produtiva e escopo de distribuição que conseguiam utilizar um maior percentual das eficiências que as novas tecnologias permitiam. Nos produtos agrícolas, crises periódicas na agricultura seguidas de superprodução nas exportações dos países periféricos para o mercado internacional podem ser vistas como responsáveis pela queda nos preços.

O que é importante notarmos é o impacto dos preços nas condições de concorrência econômica. Com a queda vertiginosa, aumenta a pressão para as empresas otimizarem suas estruturas de custo, o que basicamente significa realizar novos gastos nada pequenos com investimento e aumentar a gerência científica dos negócios – ambos muito difíceis de serem realizados em negócios familiares ou de menor escala. Em outras palavras, aumenta-se significativamente a tendência às grandes empresas ocuparem espaços antes característicos da produção ou comércio de pequena e média escala. Se não pelas exigências técnicas da própria produção ou distribuição, esse padrão era reforçado pelo acesso privilegiado ao sistema de crédito de grande volume a prazos longos.

Nos Estados Unidos, a grande empresa usufruiu ainda de custos decrescentes com fretes, que caíram quase 50% entre 1875 e 1910-1914, decorrente do aumento da malha ferroviária americana. Os custos com transporte também apresentariam tendência semelhante nos demais países onde grandes mudanças na infraestrutura eram projetadas e implementadas pelas *novas capacidades empresariais de mudar o espaço econômico*. Assim, mesmo tratando-se de um período de “depressão”, o volume da produção de praticamente todos os setores não parou de crescer em termos absolutos em nenhum momento, mesmo quando por ventura diminuía suas taxas de crescimento durante os períodos de baixa do ciclo de negócios.

Como explicar então a atmosfera de pessimismo que rondava o mundo empresarial e financeiro durante o último quartil do século XIX? Primeiro, as pressões na concorrência

provocaram a falência em massa de empresas, algo relativamente novo para os contemporâneos, que embora estivessem acostumados a crises financeiras mais ou menos a cada 10 anos (1816, 1826, 1837, 1847, 1857, 1866),²⁵⁹ não necessariamente as associavam com o fechamento de milhares de empresas. Esse movimento foi acompanhado também por maiores oscilações nas taxas de desemprego, que em vários países chegou aos níveis mais altos que se tinha notícia, embora o período em que foram observadas variou de país para país. Nos EUA, o desemprego ficou acima dos dois dígitos de 1893 a 1898, com o pico em 1894 quando atingiu os 18,4% ou mais de 4,6 milhões de trabalhadores.²⁶⁰

Nesse contexto, novas estratégias de concorrência – entendida como competição econômica – emergem: holdings, trustes, oligopólios e monopólios. Aquisições hostis e fusões consagram-se como armas centrais para a dinâmica da concorrência, dando aos bancos uma posição central para o funcionamento das economias nacionais.²⁶¹ A capacidade de acesso ao crédito vira peça *indispensável* no tabuleiro econômico, dando aos países que construíram um sistema financeiro e industrial próprios uma vantagem estrutural permanente no embate com quaisquer outras formas de organização econômica – e da vida. Enquanto isso, o número de protestos industriais também duplicou em 1886, passando para 1.572 e envolvendo 610 mil trabalhadores – quase 5 vezes mais que em 1881. No Reino Unido, o auge do desemprego ocorreu nos anos de 1878-1879 e 1884-1887, com o pico de 11,4% em 1879.²⁶² Os conflitos trabalhistas também aumentaram, com os anos de 1889-1890 particularmente problemáticos, com mais que o dobro de protestos do que nos períodos anteriores.²⁶³

De modo geral, aumentavam as incertezas no mundo do trabalho e nas expectativas financeiras dos industriais, o que tornou o período de 1870 em diante um campo fértil para a ressignificação de antigas formas de monopólios econômicos e o surgimento de novas formas de combinar interesses privados com o objetivo de assegurar mercados e eliminar a concorrência: o pessimismo de algumas indústrias não expressava a falência do empreendimento industrial

²⁵⁹ Kindleberger, Charles P.; Aliber, Robert Z. *Manias, panics and crashes: a history of financial crises*. Palgrave Macmillan, 2011, pp. 22.

²⁶⁰ Em percentual da força de trabalho disponível. Ver Mitchell, Brian R. *International Historical Statistics: The Americas, 1750-2005*. 6ed. New York: Palgrave Macmillan, 2007, pp. 123.

²⁶¹ Alfred Chandler também associa o crescimento dessas associações ao movimento geral de “20 anos de queda de preços”. Cf. Chandler, Alfred D. Jr. *Scale and Scope The Dynamics of Industrial Capitalism*. Massachusetts: Harvard University Press, 1990, pp. 423.

²⁶² Mitchell, Brian R. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988, pp. 124-130.

²⁶³ *Ibid*, pp. 142.

enquanto tal, mas sim a captura de seus antigos espaços de valorização por indústrias ainda maiores que se organizavam por acordos comerciais, fusões, holdings, trustes, cartéis, ou o que fosse necessário, de forma a não apenas sobreviver como expandir-se diante da quebra geral que assolava seus competidores menores.

Nos EUA, o período 1901-1904 também seria de particular atmosfera de contestação interna, envolvendo a reação da sociedade aos grandes monopólios dos barões ladrões, especialmente o da *Standard Oil* de John D. Rockefeller (1839-1937).²⁶⁴ Porém diversos outros grandes nomes seriam figuras marcadas mesmo durante o século XX. A quebra do monopólio da *Standard Oil* levou à formação de dezenas de empresas menores – uma delas mais tarde viria a se tornar nada menos que a Exxon Mobil –, enquanto a United Steel tornava-se a maior produtora de aço do mundo e seu proprietário, Andrew Carnegie (1835-1919), um dos homens mais ricos, junto com J. P. Morgan (1837-1913), um financista especializado nos processos de fusão e aquisição das grandes empresas americanas. Na Alemanha, empresas como Thyssen, Krupp e Siemens implantavam as estruturas fabris que garantiriam seu futuro promissor, inclusive no ramo da indústria bélica. Em novos setores industriais, como aqueles que envolviam metais não ferrosos (cobre, zinco, chumbo, atrelados à química ou elétrica), as empresas britânicas foram rapidamente incorporadas por concorrentes externas mesmo em casos onde a tecnologia britânica fora pioneira, movimento ilustrado pela produção e consumo desses metais ser muito maior na nos Estados Unidos e na Alemanha.²⁶⁵

Enquanto parte das consequências desse movimento eram sentidas dentro dos limites políticos das suas economias nacionais, suas consequências para a economia internacional também seriam rapidamente percebidas. A partir de 1870, houve uma tendência geral, exceto talvez no Reino Unido, de aumentar as tarifas protecionistas contra mercadorias e crédito vindo de países do exterior em diversos países da Europa e nos Estados Unidos, aparentemente com um impacto positivo sobre o crescimento de cada um deles.²⁶⁶ As motivações por trás do aumento das barreiras tarifárias vinham de diversas frentes. Da parte das elites agrárias, a inundação de cereais e outros gêneros agrícolas vindos das Américas era preocupante para o nível de preços e

²⁶⁴ Mitchell, Brian R. *International Historical Statistics: The Americas, 1750-2005*. 6ed. New York: Palgrave Macmillan, 2007, pp. 131.

²⁶⁵ Para os EUA: Ibid, pp. 584-593. Alemanha: Mitchell, Brian R. *European historical statistics, 1750-1970*. 7ed. London: Palgrave Macmillan, 2007, pp. 481-483.

²⁶⁶ Cf. O'Rourke, Kevin H. *Tariffs and growth in the late 19th century*. The Economic Journal, v. 110, n. 463, p. 456-483, 2000.

poderia impactar a *capacidade de autonomia alimentar* de cada país – uma variável que os militares sempre tinham em mente, pois a eclosão de uma guerra pode rapidamente interromper as trocas internacionais e *levar ao desabastecimento*. Da parte das elites industriais, o tamanho dos novos empreendimentos tornava-os particularmente arriscados, e a nova dinâmica da concorrência deixava claro que em um espaço de tempo bastante curto era possível *eliminar completamente da competição* grupos que por qualquer motivo não estivessem no auge do seu potencial. Maiores tarifas protecionistas eram assim um argumento importante tanto para garantir a estabilidade dos níveis nacionais de emprego ao reforçar as indústrias locais quanto assegurar algum espaço econômico para a incubação de novos projetos industriais que de outra forma não conseguiriam sobreviver à concorrência externa.²⁶⁷ Em setores-chave como a produção de energia e de armas, *preocupações militares também corroboravam para que quaisquer argumentos em prol do cosmopolitismo comercial fossem relegados ao segundo plano*. Por fim, para combater sistemas protecionistas de outros países, rapidamente as indústrias passaram a fazer uso de subsídios governamentais à exportação para garantir a operação das plantas na escala mínima eficiente, agravando as tensões entre grandes grupos, entre os Estados na arena internacional – e, como veremos no Subtópico 3.2.2, colaborando também para o embate entre *nações*.

Se a Grã-Bretanha fora o modelo da riqueza industrial, as novas formas de organização econômica transformaram as próprias vias por onde se dava o crescimento. Na Alemanha de 1879, quando as medidas protecionistas do regime conservador foram adotadas, seu significado real fora a vitória de um princípio mais radical de protecionismo, o protecionismo dos cartéis alemães, ou o protecionismo do capital financeiro.²⁶⁸ É central, portanto, o debate sobre o papel da centralização de capitais para o desenvolvimento industrial nos países atrasados – debate por vezes incorporado sem o devido cuidado, levando a distinções anacrônicas como a falsa dicotomia entre as ideias abstratas de “capitalismo concorrencial” e “capitalismo monopolista”.²⁶⁹

²⁶⁷ Para ilustrações dessa dinâmica no caso alemão, ver Böhme, Helmut. IV. *Big-Business Pressure Groups and Bismarck's Turn to Protectionism, 1873–79*. The Historical Journal, v. 10, n. 02, 1967, pp. 218-236.

²⁶⁸ Hilferding, Rudolf. *O Capital Financeiro*. São Paulo: Nova Cultural, 1985, pp. 286.

²⁶⁹ No final da sua tese, Carlos Alonso Barbosa de Oliveira coloca explicitamente sua visão de que os processos de industrialização atrasadas – por serem gestados em meio ao “*capitalismo concorrencial britânico*” (que, na nossa visão, nunca existiu enquanto fase, etapa ou período histórico do capitalismo, pois qualquer padrão concorrencial no embate entre unidades produtivas pressupunha os monopólios distributivos e de serviços como o crédito internacional) – tendiam “a *homogeneizar* as estruturas do capitalismo nos diversos países que se industrializam (...) na etapa concorrencial, a difusão do regime capitalista

Do início desta narrativa nas fábricas de algodão inglesa, de escopo distributivo limitado pelo espaço econômico articulado pelo sistema mercantilista britânico cuja operação se dava por um grupo distinto de elites comerciais e financeiras pregressas, transitamos para um mundo onde a organização do espaço econômico por grandes projetos de transporte por terra e a disseminação da tecnologia naval tornaram possíveis empreendimentos industriais de escala suficiente para abranger não apenas todo o território nacional como ainda articular sua estratégia industrial à planos de expansão no espaço econômico estrangeiro. A ampliação das capacidades organizacionais tanto da indústria quanto dos serviços comerciais e financeiros de distribuição expandiram os horizontes da acumulação ao ponto de ser crescentemente difícil traçar as linhas divisórias entre o que seria um “capitalista industrial” de um “capitalista financeiro”, algo que, como vimos,²⁷⁰ era relativamente mais claro no início do século.

ocorria de *forma orgânica reproduzindo as estruturas da Inglaterra* nos países de industrialização atrasada.” Ao longo do nosso trabalho, ao olharmos mais de perto as relações entre as bases econômicas desses países da segunda onda de industrializações e a relação dessas bases com as políticas adotadas, enxergamos a todo momento relações de classe e de geopolítica que foram fundamentais no decorrer do desenvolvimento industrial e na adoção de determinadas estratégias de alguma forma relacionadas a um “nacionalismo econômico”, mas todas elas bastante singulares. As estruturas econômicas geradas nesses diferentes espaços não só não tendiam à homogeneização, como certamente *não reproduziram as estruturas da Inglaterra baseadas na indústria de bens de consumo, nos grandes vínculos do comércio internacional e nas finanças cosmopolitas*. Mesmo as reformas no aparato do Estado alemão podem-se muito bem argumentar que foram muito mais influenciadas pela Revolução Francesa, a derrota diante de Napoleão e o transcurso das outras revoluções da primeira metade do século XIX do que por qualquer movimento imaginado de que havia uma tendência do “capitalismo concorrencial” britânico em difundir suas estruturas. Não só não houve o tal “capitalismo concorrencial” no sentido amplo como, mesmo se supormos por um momento que tal coisa existira, diversas estruturas importantíssimas da economia britânica não foram difundidas para outros países. Assim, a análise de Oliveira é incapaz de responder à pergunta que ele mesmo se propõe. *Ao tornar o “capitalismo monopolista” uma mera consequência lógica da centralização de capitais, perde-se uma visão acurada e histórica do impacto efetivo dos diversos tipos de monopólios na rivalidade entre os Estados*. Monopólios da distribuição e dos transportes, por exemplo, são fundamentais nesse processo. Logo, os significados reais das estruturas de monopólio para a economia mundial, consequência da forma com que a industrialização e o Estado se articularam ao longo do século XIX – a gênese do imperialismo –, podem apenas ser exemplificados pela perspectiva do autor, mas não explicados. Diz Oliveira: “Enquanto a difusão do capitalismo em sua fase monopolista no século XX não mais poderia reproduzir em termos qualitativos as estruturas econômicas e sociais dos países dominantes nas nações de industrialização tardia, na etapa concorrencial a difusão do regime capitalista ocorria de forma orgânica...”. Em termos crus, o que se observa é uma naturalização do imperialismo – a curta ordem britânica é definida não pelos seus mecanismos efetivos de influência política e de interesses de classe, mas pelas capacidades técnicas de sua indústria, sendo portanto naturalizada; por conseguinte, a conclusão de Oliveira sobre o “capitalismo concorrencial” é que este é definido pelo que ele não foi, isto é, por não ser como o “capitalismo em sua fase monopolista no século XX” que bloqueou a difusão da indústria. Ora, para uma análise de processos inteiramente baseados no século XIX, sua conclusão é surpreendentemente anacrônica e alheia à história. É fundamental escaparmos dessa cilada, e superar a ideia de que capitalismo é só ou principalmente algo que concerne apenas indústrias – ou indústrias e bancos – é um passo preliminar indispensável. Além disso, ao nos aproximarmos de questões das rivalidades políticas entre os Estados, da luta de classes interna e da história propriamente dita ao olharmos e analisarmos as transformações em curso, são métodos importantes para não exagerar na generalização de conclusões e na criação de um modelo abstrato da história. Para uma distinção nítida entre essas abordagens, comparar Oliveira, Carlos Alonso Barbosa de. *Processo de Industrialização: do Capitalismo Originário Ao Atrasado*. São Paulo & Campinas: Editora Unesp; Unicamp, 2003, pp. 256-258 com a abordagem mais sofisticada de um autor muito anterior a ele: Cf. Hilferding, Rudolf. *O Capital Financeiro*. São Paulo: Nova Cultural, 1985, pp. 287-291.

²⁷⁰ Ver o Capítulo 1, em especial o Tópico 1.1 e o Subtópico 1.2.2.

3.2.2. Nacionalismo: a conquista das identidades

“O sentimento do império pode ser chamado de inato em cada Bretão. Se existem exceções, elas são como àquelas dos homens nascidos cegos ou mancos entre nós. Ele é parte do nosso patrimônio: nascido com o nosso nascimento, morrendo apenas com a nossa morte; incorporando-se nos primeiros elementos do nosso conhecimento, e entrelaçado com todos os nossos hábitos de ação mental sobre os assuntos públicos.”

– William Gladstone (1809-1898), então líder da oposição Liberal no parlamento, em trecho do discurso *O Destino da Inglaterra*, proferido ao público em 1878.²⁷¹

“Onde um sérvio reside, essa é a Sérvia.”

– Ilija Garašanin (1812-1874), em um memorando secreto escrito em 1844 para Alexander Karađorđević (1806-1885), Príncipe da Sérvia. O texto seria publicado pela primeira vez apenas em 1906, no contexto de defesa do nacionalismo sérvio nos Balcãs.²⁷²

*“Se a morte tiver de vir e silenciar meu coração,
Você [o rio Reno] nunca, nunca será Francês.
E assim como sua correnteza é rica em água,
Essa terra é rica em sangue de heróis!
Querida pátria, você pode ter certeza,
A vigília permanece firme, o Reno está seguro!”*

– Max Schneckenburger (1819-1849), poeta alemão, na obra *A Guarda do Reno*, escrita em 1840, tornando-se música em 1854 por Karl Wilhelm (1815-1873). A canção foi um símbolo altamente popular do patriotismo alemão durante a Guerra Franco-Prussiana e as duas Guerras Mundiais.²⁷³

Seguramente, a partir da segunda metade do século XIX o nacionalismo tornou-se uma força difícil de ser ignorada, embora suas consequências mais marcantes viriam de

²⁷¹ Tradução livre. No original: “The sentiment of empire may be called innate in every Briton. If there are exceptions, they are like those of men born blind or lame among us. It is part of our patrimony: born with our birth, dying only with our death; incorporating itself in the first elements of our knowledge, and interwoven with all our habits of mental action upon public affairs.”

²⁷² Clark, Christopher. *The sleepwalkers: how Europe went to war in 1914*. Penguin UK, 2012, Cap. 1.

²⁷³ Pohlsander, Hans A. *National monuments and nationalism in 19th century Germany*. Peter Lang, 2008, pp. 70-71. Tradução livre. No original: If death should break and still my heart, / You never, never will be French. / And as your stream is rich in water, / This land is rich in heroes' blood! / Dear fatherland, you may be sure, / The watch stands firm, the Rhine is safe!

acontecimentos um pouco mais próximos do fim do século. Contudo, a certeza do seu impacto é dificilmente traduzida em uma certeza teórica sobre os seus determinantes. Ao olharmos retrospectivamente, se há uma coisa que podemos afirmar sobre o nacionalismo, é justamente a dificuldade de conceitualizá-lo formalmente²⁷⁴ ou de uniformizar seu processo de disseminação sob quaisquer critérios, exceto talvez o temporal, e mesmo aí historiadores discordam se seria um fenômeno originado no século XVIII ou XIX. Na prática, o nacionalismo despontou de formas muito distintas nas sociedades, dependendo do lugar e das tensões em jogo.

Na Grã-Bretanha à época do famoso discurso de Gladstone citado, mais de 60% da população era menor de 30 anos. Para essa geração, nascida por volta de 1848, as possessões do Império no ultramar não eram muito diferentes de uma herança histórica, uma obra como uma grande catedral ou monumento que seus pais e avós haviam construído com suor e sangue. Embora as reações à essa realidade pudessem ser das mais variadas, o orgulho nacional em torno dos feitos imperiais eram passados institucionalmente de geração a geração pelas vias mais diversas – a principal e mais citada delas sem dúvida os livros que contavam a “história oficial” no recente sistema de educação pública. Porém, haviam outras frentes onde a realidade das colônias, da nação britânica e do apregoadado embate entre civilizados e não-civilizados era reproduzida. O enxerto abaixo é um exemplo do imaginário imperial tal como aparece no popular livro infantil *Os Caçadores de Gorilas*, publicado em 1861:

“...[eu] perguntei ao mercador se os missionários haviam realizado algum bem entre eles [os selvagens da África]. “Oh sim,” ele respondeu, “eles fazem muito de bom, ao menos aqueles que realmente são missionários, pois não se segue que todos que usam um sobretudo preto e colarinho branco e viaja ao exterior é um missionário. Mas o que podem alguns homens dispersos ao longo da costa aqui e ali, não importa quão dedicados sejam, fazer entre os milhares e milhares de selvagens que perambulam o interior da África? Nenhum bem jamais será feito nessas terras em nenhuma medida considerável até que mercadores e missionários andem de mãos dadas rumo ao interior, e o sistema de trocas for completamente remodelado.”²⁷⁵

²⁷⁴ Para trabalhos interessantes que discutem o problema e buscam encaminhar soluções, ver Breuilly, John. *Nationalism and the State*. Manchester University Press, 1993. E, em uma exploração quantitativa mais recente, Wimmer, Andreas. *Waves of war: Nationalism, state formation, and ethnic exclusion in the modern world*. Cambridge University Press, 2012.

²⁷⁵ Ballantyne, R. M. *The Gorilla Hunters: a tale of the wilds of Africa*. London, England: Ward, Lock & C., Limited, 1884, pp. 59. Tradução livre. No original: “...asked the trader if the missionaries accomplished any good among them. “Oh yes,” he replied, “they do much good, such of them at least as really are missionaries, for it does not follow that every one who wears a black coat and white neck-cloth, and goes abroad, is a missionary. But what can a few men scattered along the coast here and there, however earnest they be, do among the thousands upon thousands of savages that wander about in the interior of Africa? No good will ever be done in this land to any great extent, until traders and missionaries go hand in hand into the interior, and the system of trade is entirely remodelled.”

Gladstone estava assim muito próximo da sua realidade contemporânea quando disse que o sentimento do império era inato aos britânicos: não tanto do ponto de vista de já nascerem com a ideia e a predisposição em mente, mas por serem desde muito cedo sutilmente introduzidos e habituados com esse sentimento, através da exposição à histórias, músicas, poemas, tradições e livros infantis que normalizavam a ideia das virtudes do laborioso povo que transformou uma pequena ilha no “Império onde o Sol nunca se põe”.²⁷⁶ Enquanto em um compêndio geral da história do mundo o Império Britânico seria provavelmente colocado ao lado de Roma no poder que exerceu sobre a Europa, e sua brutalidade à do Império Mongol de Genghis Khan, para a população confinada nos limites territoriais da ilha o famigerado Macaulay resumia em 1840 a situação em outros termos: “Enquanto a história do Império Espanhol nas Américas é familiar a todas as nações da Europa, as grandes ações dos nossos compatriotas no Oriente provocam, até entre nós mesmos, pouco interesse”.²⁷⁷ De modo geral, a posição imperial britânica era grandemente naturalizada, despontando para um público mais amplo apenas quando vinham novos sinais de vitórias ou derrotas do exterior, mexendo nos sentimentos de progresso ou decadência nacional (ver Subtópico 2.1.4) e, quando necessário, o apoio da população ao aumento dos expedientes militares era rapidamente obtido mediante a imprensa e a retórica política oficial – algo que John Hobson (1858-1940) perceberia e criticaria com veemência em seu livro de 1902.²⁷⁸

De toda forma, há um grande volume de imagens de grande circulação como a do mercador e do missionário britânicos trazendo a civilização e as luzes sobre a irracionalidade e o paganismo dos povos nativos do continente africano onde poderíamos encontrar sementes do apoio ao projeto da nação enquanto definidora da identidade social e legitimadora da condução das políticas de Estado muito antes da década de 1870. Entretanto, é seguro dizer que após essa data estaria mais distante do que poderíamos encarar como um movimento cultural como tantos outros; pelo contrário, tendia cada vez mais a ser encarado como uma força indispensável para o

²⁷⁶ Cf. Kutzer, M. Daphne. *Empire's children: empire and imperialism in classic British children's books*. Routledge, 2004.

²⁷⁷ Macaulay, Thomas Babington; Trevelyan, Lady Hannah More Macaulay. *The complete works of Lord Macaulay*. Vol. 6. GP Putnam's sons, 1898, pp. 381.

²⁷⁸ Hobson, John A. *Imperialism: A Study*. London, James Pott & Co., 1902, pp. 46-47.

equilíbrio de poder na Europa, e muitas vezes um interessante projeto político a ser avançado com consciência do que estava sendo feito.

Pois o ideal da nação alterava não apenas as estratégias e perspectivas daqueles sentados no poder constituído, como também daqueles interessados em derrubar esse mesmo poder, seja em nome de uma outra pauta nacionalista (separatismo), de uma tentativa de formar uma identidade internacionalista (anarquismo/comunismo/socialismo) ou por negação da influência externa na condução dos assuntos “nacionais” (revoltas, motins e guerras nos países formal ou informalmente dentro do controle de impérios maiores), sendo estas últimas provavelmente o caso pioneiro de formação da identidade nacional como critério de legitimidade do poder centralizado, quando surgiram *nas Américas*.²⁷⁹ Contudo, devemos admitir que o nacionalismo é um tema de alta complexidade e controvérsia, ficando qualquer trabalho que possamos avançar aqui aquém de obras passadas e contemporâneas dedicadas exclusivamente ao tema, cabendo-nos apenas *inserir-lo no contexto geral*, como um elemento que aumenta e radicaliza o potencial belicoso das rivalidades internacionais e impõe uma nova dinâmica também para a legitimidade política das elites locais.²⁸⁰

Enquanto diversos países europeus sofriam com o desemprego, mendicância, aumento crescente da população, dentre outros problemas sociais, os Estados incentivavam a expansão da rede de escolas primárias, dos concursos públicos oficiais e da conscrição no exército como formas de inclusão social. A difusão da tecnologia e do uso da imprensa escrita tornou possível a emergência de diversos veículos de comunicação radicais e nacionalistas, que insuflavam grandes massas da população em uma escala preocupante e de rápida disseminação. Ao provocar uma tendência a homogeneizar culturalmente a identidade de sociedades até então muito divididas, um novo sonho nacional, atrelado a ideias em voga de superioridade étnica e/ou racial, fizeram do nacionalismo um elemento decisivo a ser considerados pelos governos da Europa, Estados Unidos, Rússia e Japão.

²⁷⁹ Cf. Anderson, Benedict. *Imagined communities: Reflections on the origin and spread of nationalism*. Verso Books, 2006. Capítulo 3 e 4. O prefácio à edição revisada também sintetiza parte do argumento de Anderson. Não há espaço aqui para voltarmos até o início do século XIX e discutir o argumento de Anderson.

²⁸⁰ Mesmo autores que não utilizam o método histórico-narrativo e propõem uma síntese nova dos dados estatísticos sobre as causas e consequências do nacionalismo concordariam com essa afirmação. Cf. Wimmer, Andreas. *Waves of war: Nationalism, state formation, and ethnic exclusion in the modern world*. Cambridge University Press, 2012, Introdução.

Esse movimento traz fortes vetores que apontavam para o acirramento da rivalidade entre os Estados europeus e os conflitos que culminariam na Grande Guerra, em especial a partir do Congresso de Berlim de 1878. Mediado por Otto von Bismarck (1815-1898) devido à Alemanha ser a menor dentre as grandes potências da Europa a não ter interesses diretos envolvidos na questão dos Balcãs, o Congresso surge logo após a Guerra entre a Rússia e a Turquia (então parte do Império Otomano) entre 1877 e 1878, onde a Rússia reiterou suas intenções de ampliar sua esfera de influências em direção ao Mediterrâneo e reforçou o interesse do país em fazer a defesa política e cultural do ideal do pan-eslavismo na região.²⁸¹ A Grã-Bretanha e a França estavam diretamente vinculadas à questão dos Balcãs pelos interesses que tinham em torno do Egito, do Canal de Suez e na conexão com a palestina e o Oriente Médio, além é claro do Mediterrâneo ser uma importante região comercial que os britânicos assumiam ser parte constitutiva da sua esfera de influência informal. No Congresso de Berlim, foram criados como Estados independentes a Sérvia, a Romênia e Montenegro; o território da Bulgária foi dividido em dois, e a Bósnia-Herzegovina passou para o controle do Império Austro-Húngaro, embora ainda não sob anexação formal – algo que se provaria extremamente explosivo na precipitação da Guerra dos Balcãs de 1912 e nas tensões que culminariam de fato na Primeira Guerra Mundial (ver Tópico 3.3).

O que acontecia era um movimento duplo, magistralmente sintetizado e ilustrado pela frase de Garašanin, “Onde um sérvio reside, essa é a Sérvia.” De um lado, *um conjunto populacional extremamente heterogêneo entre si passa a ser identificado sob uma única denominação, “sérvio”, e com o tempo a própria população passa a tomar essa identidade como sua*. De outro, *a ideia dessa nova identidade passa a ser vinculada à reivindicação de um limite geográfico próprio para chamar de seu – a Sérvia – que, uma vez obtido, consolida uma igualdade entre nação e Estado a ponto de ambos poderem ser até mesmo utilizados como sinônimos – algo que nós do século XXI tomamos como natural*. No século XIX, contudo, diversos conflitos e o uso da violência direta emergem a partir do momento em que tanto a homogeneidade requerida pela identidade nacional – no caso, “sérvio” – *pode não corresponder com os anseios de milhares ou milhões de pessoas que não se enxergam e ademais não querem se enxergar enquanto tais, embora muitas vezes compartilhem o espaço do seu modo de vida com os*

²⁸¹ Clark, Christopher. *The sleepwalkers: how Europe went to war in 1914*. Penguin UK, 2012, pp. 6; 28; 73-92.

“verdadeiros sérvios”, e a *projeção* dos limites geográficos a serem reivindicados pelas novas pretensões nacionais *também podem não corresponder* com os limites vigentes da divisão territorial.

É claro que, embora tenhamos utilizado o termo “sérvio” e o Estado da Sérvia seja um caso onde é mais nítido periodizar esse embate e que ademais será o palco central onde a Grande Guerra irá eclodir, essas duas tensões são parte da dinâmica geral colocada em marcha pelo avanço do nacionalismo. Pequenos grupos populacionais podem se imaginar como os defensores de uma nação geral em seu território – como as elites de Piemonte na recém-unificada Itália, os Habsburgo na Áustria, o projeto de “russificação” do Czar Alexander III... como coloca o historiador Benedict Anderson,

“As ‘naturalizações’ das dinastias da Europa – manobras que requeriam em muitos casos algum malabarismo – eventualmente levaram ao que Seton-Watson acidamente chama de ‘nacionalismos oficiais’,²⁸² dos quais a Russificação Czarista é apenas o exemplo mais conhecido. Esses ‘nacionalismos oficiais’ podem ser melhor entendidos enquanto meios para se combinar a naturalização com a retenção do poder dinástico, em particular sobre os enormes domínios políglotas acumulados desde a Idade Média, ou, para colocar de outra forma, para esticar a curta e fina pele da nação sobre o gigantesco corpo do império. ‘Russificação’ da heterógena população sob o mando do Czar representava a soldagem violenta de duas ordens políticas opostas, uma ancestral, outra bastante nova.”²⁸³

O *movimento político deliberado dos ‘nacionalismos oficiais’* era propagado por meio das escolas de ensino primário obrigatório onde ensinava-se apenas uma língua – como a Rússia o fazia em províncias dos Balcãs a partir de 1887,²⁸⁴ muito tempo depois de movimentos similares que ocorreram em países como a França e a Alemanha, além do novo oficialato civil do Estado ser recrutado por meio de concursos que cobravam a história e a geografia da ‘nação oficial’ e a carreira militar dos conscritos, importante meio de ascensão social, passar a exigir alfabetização como pré-requisito para se tornar soldado, além da citada disseminação da imprensa escrita na língua nacional.²⁸⁵

²⁸² Seton-Watson, Hugh. *Nations and States. An Enquiry into the Origins of Nations and the Politics of Nationalism*. Boulder, Colo.: Westview Press. 1977, pp. 146.

²⁸³ Anderson, Benedict. *Imagined communities: Reflections on the origin and spread of nationalism*. Verso Books, 2006, pp. 86.

²⁸⁴ *Ibidem*.

²⁸⁵ Hobsbawm, Eric. *Nações e Nacionalismos desde 1780*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2008.

A esse movimento político deliberado contrastavam outros nacionalismos de minorias étnicas ou de povos subjugados, que por seu turno eram duramente reprimidos, seja nas colônias, seja na Europa – os armênios na Turquia,²⁸⁶ os muçulmanos na Bósnia, Kosovo e Sérvia, os romenos na Hungria, os sérvios do Sul da Áustria, os Irlandeses no Reino Unido, dentre muitos outros – seja fora dela, com as rebeliões na Índia e na África contra o jugo europeu levando a respostas que variavam da chacina ao genocídio (ver Subtópico 3.2.3). Destoa desse domínio geral da cultura europeia a política que o Japão adotaria a partir desse período: as elites japonesas fomentaram um processo de uniformização da língua nacional e do ideal nacionalista como frente de proteção cultural diante do que viam como uma crescente influência americana, europeia e russa sobre a Ásia; no instante seguinte, estariam utilizando da retórica nacionalista para legitimar o expansionismo do Estado Japonês – já nos moldes de um Estado-Nação – sobre a Coréia e a China.

Assim, de modo geral, a correlação entre a pauta política do nacionalismo oficial e a ideia da nação-potência era altíssima, e nesse quesito o ‘sucesso’ do Império Britânico enquanto hegemonia mundial provavelmente foi *inadvertidamente* a maior fonte de inspiração e cópia. Por exemplo, Petar Karadjordjević (1844-1921), nacionalista e reformador da política na Sérvia, era um entusiasta das ideias de John Stuart Mill, traduzindo para o sérvio a obra mais popular do autor, *A Liberdade* (1859). Em seu sonho de formar a “Grande Sérvia” – que envolvia anexar partes da Bósnia, do Império Austro-Húngaro e da Turquia – Petar olhava com admiração para as instituições britânicas da liberdade de imprensa e de agremiação partidária... muito embora ele mesmo só tenha subido ao poder devido ao assassinato do rei da Sérvia em 1903 por um grupo de conspiradores ultranacionalistas: os mesmos que mais tarde conspirariam contra o arquiduque Ferdinand da Áustria em 1914.²⁸⁷ Se o nacionalismo enquanto elemento novo pode ser interpretado como motor de rivalidades, os atritos com o “velho” formavam um composto ainda mais explosivo.

²⁸⁶ Em 1915, o genocídio dos armênios da Turquia seria um dos mais terríveis de todos os tempos. Ver Bloxham, Donald. *The great game of genocide: Imperialism, nationalism, and the destruction of the Ottoman Armenians*. Oxford University Press, 2005, Cap. 1.

²⁸⁷ Clark, Christopher. *The sleepwalkers: how Europe went to war in 1914*. Penguin UK, 2012, Tópico “Irresponsible Elements”.

3.2.3. Imperialismo: a conquista do mundo

*Tomai o fardo do Homem Branco -
Envia teus melhores filhos
Vão, condenem seus filhos ao exílio
Para servirem aos seus cativos;
Para esperar, com arreios
Com agitadores e selváticos
Seus cativos, servos obstinados,
Metade demônio, metade criança.*

*Tomai o fardo do Homem Branco -
Continua pacientemente
Encubra-se o terror ameaçador
E veja o espetáculo do orgulho;
Pela fala suave e simples
Explicando centenas de vezes
Procura outro lucro
E outro ganho do trabalho.*

– Rudyard Kipling (1865-1936), popular escritor britânico – nascido na Índia –, em seu clássico poema *O Fardo do Homem Branco*, de 1899.

“Quando a ferrovia Cabo-Cairo for completada o “Continente Sombrio” não mais existirá enquanto tal, a África será cortada em duas, e a fragmentação restante tomará pouco tempo. Tribos que forem capazes de receber a civilização prosperarão, e as outras irão desaparecer. (...) A vantagem estratégica do selvagem consiste apenas na sua autonomia de comunicações; com comunicações estabelecidas, a vantagem estratégica passa para o soldado civilizado. O homem não permanece num estado selvagem na proximidade de uma ferrovia; eles são compelidos por influências irresistíveis a aceitar a civilização ou recuar. A ferrovia traz o madeireiro, o garimpeiro e o mercador, e estes são seguidos de perto pelo latifundiário [planter]. Quando o soldado terminou o preparo da estrada do comércio, seu trabalho está de todo terminado. O soldado do comércio logo o libera do trabalho de reconhecimento e exploração [exploitation].”

– John McAuley Palmer (1870-1955), soldado do exército americano, em seu ensaio *A Construção Ferroviária como um Modo de Guerra*, publicado em 1902.²⁸⁸

²⁸⁸ Palmer, John McAuley. *Railroad Building as a Mode of Warfare*. The North American Review, pp. 844-852, 1902. Tradução livre. No original: “The strategic advantage of the savage consists only in his independence of communications; with communications established, the strategic advantage passes to the civilized soldier. Men cannot remain in a savage state in the vicinity of a rail road; they are compelled by irresistible influences either to accept civilization or to withdraw. The railroad brings the lumberman, the prospector and the trader, and these are closely followed by the planter. When the soldier has prepared the highway of commerce, his work is all but done. The soldier of commerce soon relieves him in the work of reconnaissance and exploitation.”

O imperialismo moderno emerge ao final do século XIX não como um fato *sui generis*, mas como a face mais visível e trágica do caótico cruzamento dos vetores de mudança que acompanhamos até aqui. Em linhas gerais, são eles: (1) a antiga herança de proximidade entre os interesses de lucros comerciais no exterior e as capacidades militares, principalmente navais, de *abrir e assegurar* novos e distantes mercados²⁸⁹; (2) a expansão do *território passível de ser alcançado pelas relações mercantis* conforme o avanço da ferrovia e do barco a vapor permitiam e pressionavam para o aumento das escalas de produção, a aplicação sistemática da ciência e a criação de hierarquias gerenciais com maior capacidade de controle organizacional, abrindo fronteiras de expansão econômica *antes inacessíveis* à indústria e ao comércio, e possibilitando a concomitante urbanização e disseminação da *cultura urbana* via imprensa escrita²⁹⁰; (3) o surgimento de novas formas de *produzir, organizar e utilizar* a violência militar em maior escala e eficiência, gestadas, respectivamente, sob as inovações da indústria bélica, o uso militar das ferrovias e os exércitos de *cidadãos* conscritos burocrática e cientificamente organizados e abastecidos²⁹¹; (4) as *pressões concorrenciais* entre *grandes grupos* empresariais que viam no apoio estatal via tarifas protecionistas e subsídios uma válvula de escape para reduzir a incerteza nos negócios e minimizar os novos problemas que enfrentavam em seus *espaços econômicos nacionais ou internacionais* no caso das grandes casas comerciais²⁹²; (5) por fim, mas não menos importante, a tendência à proliferação e ao reforço de múltiplas pautas políticas em prol de identidades nacionalistas, cada uma delas vistas como excludentes entre si e ademais aspirando a um certo ideal imaginado de qual o *espaço político* que seu *Estado* deveria ocupar para tornar-se a *manifestação física do potencial social da nação*.²⁹³

As citações que iniciam nosso enxerto sobre o imperialismo aparecem assim como sínteses dessa conjugação tal como ela aparecia a alguns de seus contemporâneos.²⁹⁴ No famoso

²⁸⁹ Ver Capítulo 1. Não deixamos de lado a permanência dessas relações. No tópico 2.2 podem ser encontrados bons exemplos.

²⁹⁰ Ver Capítulo 2, onde demos também os primeiros passos para inserir o tema do nacionalismo ao abordarmos a questão da cidade, da cultura urbana e da imprensa.

²⁹¹ Ver Tópico 3.1. Embora o tópico possa ser lido em separado, a discussão é melhor entendida no contexto dos argumentos acerca das capacidades e limites da guerra naval, trabalhados com maior detalhe no Capítulo 1.

²⁹² Ver Subtópico 3.2.1.

²⁹³ Ver Subtópico 3.2.2.

²⁹⁴ Em outras palavras, questionamos a possibilidade do imperialismo moderno ser tratado como um fenômeno redutível à explicações economicistas, sejam elas qualquer uma das suas quatro correntes: o imperialismo como mero interesse econômico (economicismo); a cultura política e ideológica do imperialismo são meros reflexos de uma estrutura econômica-material “realmente determinante” (determinismo econômico); o imperialismo como atavismo legado do passado aristocrático para a nova

poema *O Fardo do Homem Branco*, Kipling reitera os ideais do orgulho e da superioridade cultivados pela cultura urbana e científica europeia e Norte-americana que acompanhamos desde a gênese do mundo urbano. A sujeição de outros povos aparece não como a intimidação da diplomacia das canhoneiras, como a violência da guerra aberta ou ainda como o uso da coerção ao trabalho para o enriquecimento de outrem, mas sim como uma tarefa benevolente, quase altruísta, de levar a civilização para povos bárbaros que, se não a aceitam de braços abertos, presume-se que seja apenas devido à sua própria condição de ignorância.

Já a leitura de John Palmer merece a nossa atenção mais cuidadosa, pois coloca a conjugação de interesses e motivações por trás de *como* o imperialismo ocorreu, a soma das capacidades militares, os novos meios de transporte, o interesse comercial e uma visão particular do significado da civilização, todos voltados para a transformação do modo de vida de outras populações sob o planejamento de elites administrativas dos países centrais. O número de guerras entre países que possuíam as tecnologias militares e econômicas mais modernas e aqueles despossuídos dos meios de realizar as mesmas empreitas se intensificou nesse período. Como coloca Hobsbawm, a partir da Conferência de Berlim (1884) onde as potências europeias negociaram a “Partilha da África” até 1914...

“...cerca de um quarto da superfície continental do globo foi distribuído ou redistribuído como colônia, entre meia dúzia de Estados. A Grã-Bretanha aumentou seus territórios em cerca de dez milhões de quilômetros quadrados, a França em cerca de nove, a Alemanha conquistou mais de dois milhões e meio, a Bélgica e a Itália pouco menos que essa extensão cada uma. Os EUA conquistaram cerca de 200 mil, principalmente da Espanha, e o Japão algo em torno da mesma quantidade às custas da China, da Rússia e da Coréia. (...) O crescimento da Rússia imperial é mais difícil de avaliar, pois todo ele se deu em territórios adjacentes e constituiu o prosseguimento de alguns séculos de expansão territorial do Estado czarista; ademais, como veremos, a Rússia perdeu algum território para o Japão.”²⁹⁵

Enquanto ainda faltam pesquisas que desnudem quais empresas europeias e americanas estavam de fato envolvidas e tinham interesses concretos a serem buscados nas novas colônias, temos que buscar os interesses gerais e a história de como se dera essa expansão imperialista com as informações que temos. Nesse quesito, a tradição da historiografia marxista

burguesia em ascensão (ignora as contribuições das novas formas mercantis de produção e distribuição na resultante do imperialismo); o imperialismo como irracional pela sua suposta não-lucratividade (negação da história).

²⁹⁵ Hobsbawm, Eric. *A Era dos Impérios 1875 – 1914*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011c.

sobre o tema, em especial a partir do clássico livro de Lenin, *Imperialismo: etapa superior do capitalismo*, publicado em 1916 pouco depois de testemunhar a eclosão da Grande Guerra, dá grande ênfase à ligação entre grandes grupos capitalistas das novas indústrias características do “capitalismo monopolista” ou do “capital financeiro” e a busca por maiores fontes de matérias primas necessárias para a reprodução ampliada desse modo de produção. O problema emerge a partir do momento em que olhamos mais de perto os principais focos de tensão do expansionismo europeu e americano nesse período e vemos que, ao contrário de grandes áreas fornecedoras de insumos industriais básicos, estava no centro da disputa objetos de cobiça mais antigos, como o ouro e os diamantes – sequer mencionados por Lenin em seu trabalho²⁹⁶ –, e o controle sobre regiões maiores e mais ricas do ponto de vista da sua organização social, como a Índia, a China e o Egito; por fim, o controle sobre os principais núcleos de articulação do sistema mercantil internacional, como o Canal de Suez (tomado pelos Britânicos em 1882) e do Panamá (tomado pelos americanos ao estimularem a divisão da Colômbia), a cidade de Constantinopla, o estreito de Gibraltar, o Mar do Norte, o Mar Vermelho e o Oceano Pacífico – região para onde os americanos focaram seus esforços imperialistas, com a guerra contra as Filipinas em 1899-1902.

No mapa abaixo, chamado *O Valor Comparativo das Terras da África*, apresentado na revista britânica *Edinburgh Review* em 1891,²⁹⁷ podemos ver em tons que variam do amarelo para o vermelho conforme as “áreas de maior valor relativo para as Potências Europeias”, e em tons do branco ao azul escuro conforme a região se posiciona entre as “áreas de maior resistência à Dominação Europeia”. Como viemos discutindo até aqui, a questão de quais os meios de transporte disponíveis e possíveis de serem assegurados sempre foi um problema central, e podemos ver isso de perto no mapa: as linhas amarelas e laranjas acompanham as conexões com mares e grandes rios, enquanto as áreas de maior resistência são os entornos das regiões secas dos grandes desertos da África, como o Saara, o Kalahari, o Danakil e o Deserto da Namíbia.

²⁹⁶ Curiosamente, essa crítica, ao invés de refutar as considerações de Lenin sobre os monopólios capitalistas instaurados durante o imperialismo, apenas a desloca no tempo: ao longo do século XX esse movimento em suas motivações econômicas quanto à demanda de primários seria bem mais marcante do que o foi entre 1880 e 1914. A extração de matérias primas industriais na África é mais marcante a partir da década de 1930, sendo antes disso bem pouco expressiva.

²⁹⁷ White, A. Silva. *On the comparative value of African lands*. Read at a Meeting of the Royal Society of Edinburgh, 16th March 1891.

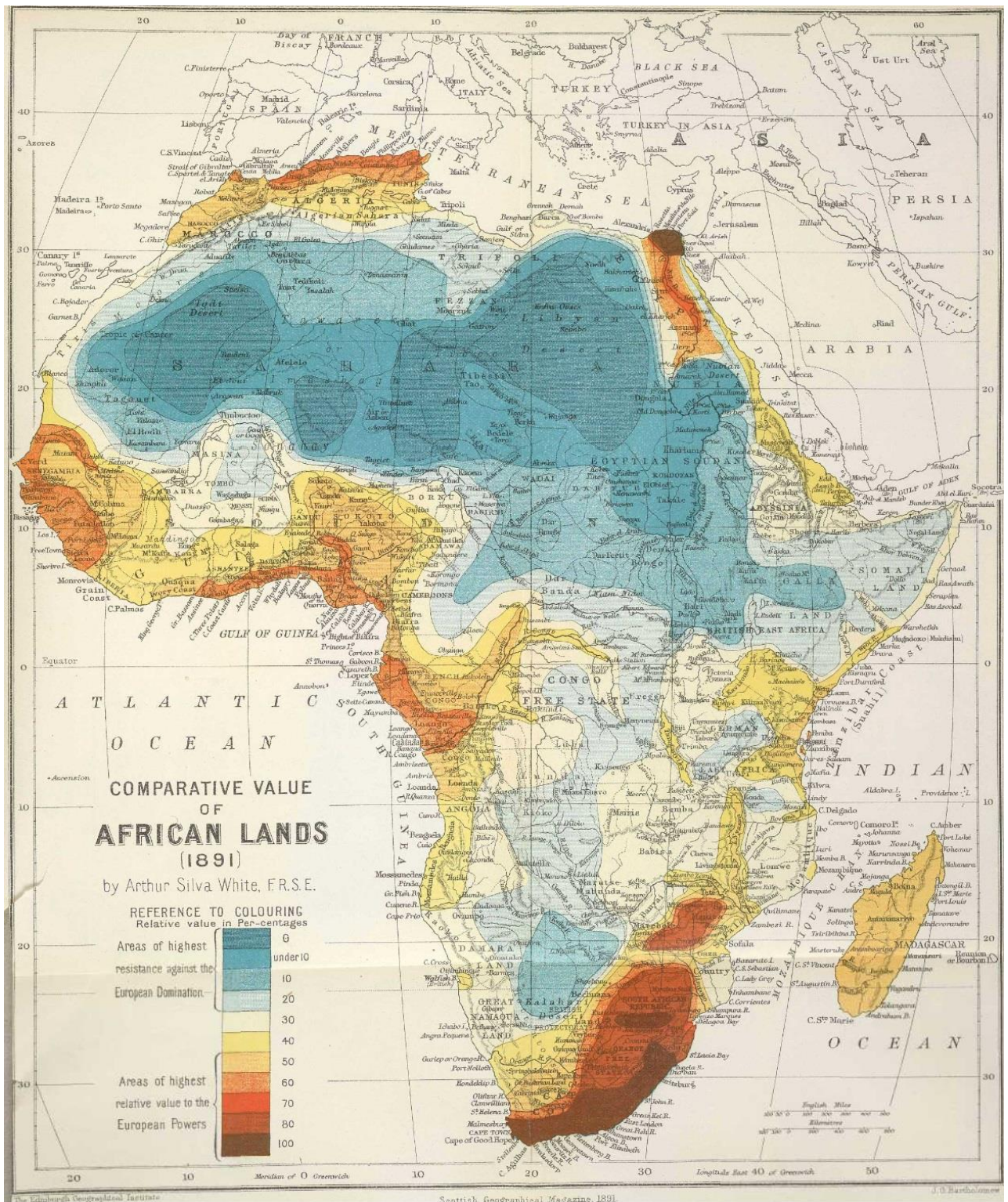


Figura 6 - Mapa Comercial da África. Imagem retirada de “Comparative value of African lands (1891)”. THE BRITISH LIBRARY BOARD. ALL RIGHTS RESERVED. LICENCE NO: 5475

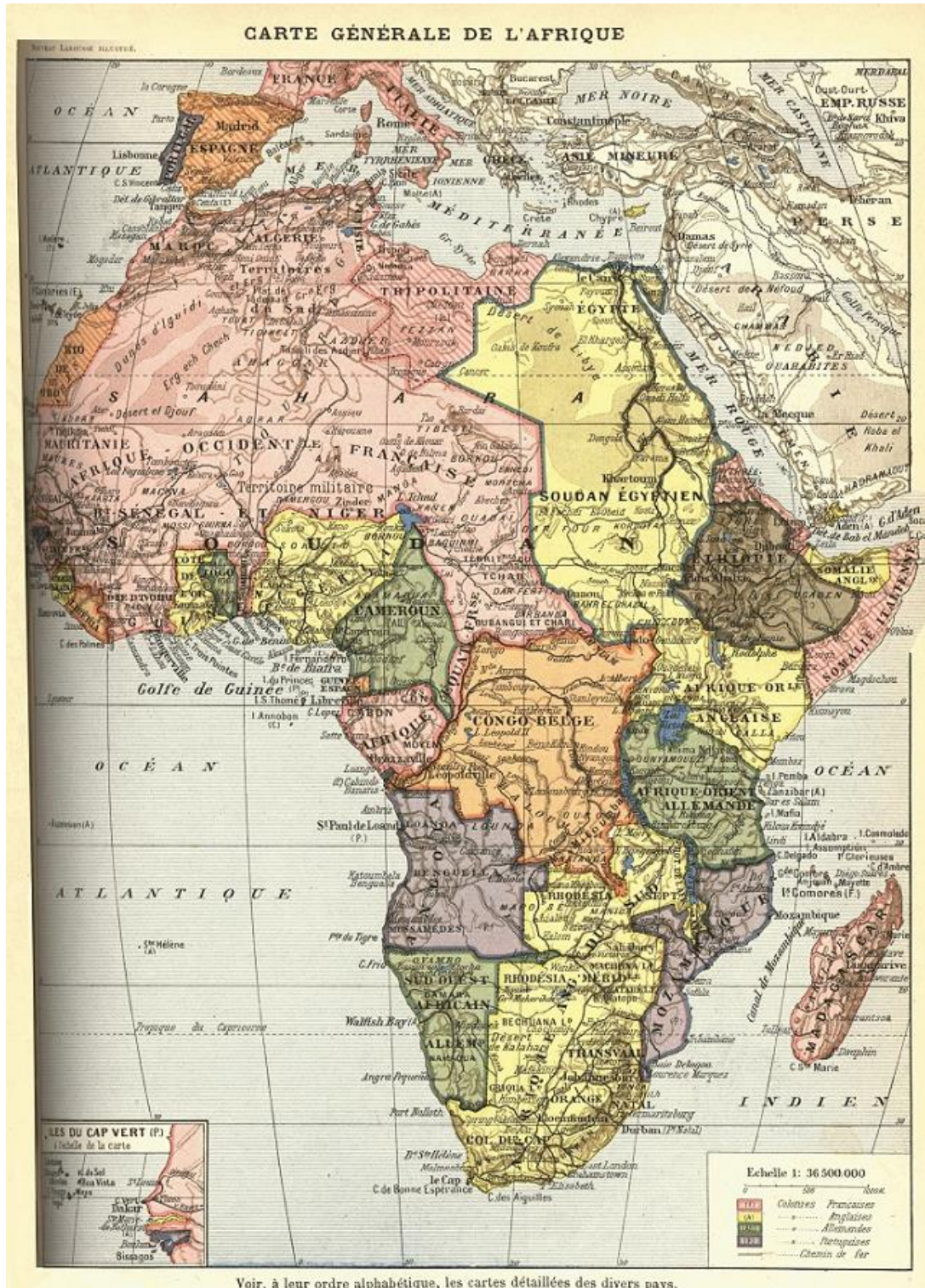
Com o barco a vapor subindo rios africanos antes intransponíveis, na costa Oeste do continente durante o século XIX cresceu a demanda europeia por produtos como o óleo de palma – os “Rios de Óleo” da Nigéria²⁹⁸ –, o amendoim, o cacau, o marfim, que também era objeto de grande valor comercial usado para fazer teclas de piano ou bolas de bilhar, e a borracha que seria extraída no Congo Belga, chamada mais tarde de “borracha vermelha” devido à quantidade de sangue humano que foi derramado para viabilizar a extração do produto. O ouro, embora fluísse pelas rotas comerciais tanto do oriente médio quanto da costa Oeste, ainda era de difícil exploração durante a maior parte do século XIX, embora na década de 1880 a descoberta de grandes reservas de ouro na África do Sul, que estaria no centro dos conflitos da Guerra dos Bôeres de 1899-1902 junto com a ferrovia que conectava as minas do interior com a Cidade do Cabo. Em parte em busca dessas mercadorias, os europeus tinham uma série de obstáculos a serem enfrentados. Além das doenças tropicais como a malária e a mosca de tse-tse que era letal à criação de gado, as tentativas europeias de colonização da África sofriam com as dificuldades impostas pelo continente – e também pela população local, com diversas tribos e até Estados africanos impondo sérias derrotas em várias ocasiões, como fizeram os Ashanti, os Zulu e os Abissínios. Os avanços na medicina, na alimentação e na pura violência militar que ocorreram durante o século XIX foram assim essenciais para que *fosse possível* “partilhar” do continente africano.²⁹⁹

Ao olharmos o mapa da configuração da partilha da África (Figura 3), fica clara a correlação entre as áreas mais valiosas e as possessões britânicas no continente. A Alemanha não apenas ficou com duas regiões tidas como mais resistentes e de menor valor, como ainda separadas entre si por terra e acessíveis pelo mar apenas passando pela África do Sul, posição que geraria tensões diplomáticas entre seus chefes de Estado e a Grã-Bretanha nas proximidades da Primeira Guerra, uma vez que não era do menor interesse britânico ceder mais territórios no ultramar para os alemães ou, pior ainda, permitir que construíssem uma ferrovia de Leste ao Oeste da África, contornando a necessidade de dar a volta pela África do Sul e aumentando a possibilidade de interferir nos interesses britânicos na região. Enquanto isso, Cecil Rhodes (1853-1902) propunha a megalomaniaca construção da ferrovia Cabo-Cairo que cruzaria a África de

²⁹⁸ Martin, Susan M. *Palm oil and protest: an economic history of the Ngwa region, south-eastern Nigeria, 1800-1980*. Cambridge University Press, 2006.

²⁹⁹ Mackenzie, John. *The Partition of Africa: And European Imperialism 1880-1900*. Routledge, 2005.

Norte e Sul para o Reino Unido. No Norte da África, a França ficou com parte significativa dos territórios como uma “reparação diplomática” pela tomada do Egito por tropas britânicas em 1882.



O problema com o qual nos deparamos e que conseguiremos apenas apontar um caminho de solução, é o do quanto a exploração econômica da África caminhou a passos lentos se comparada com o forte movimento político que precedera sua divisão territorial e anexação formal pelos impérios europeus. Com exceção dos metais e joias preciosas principalmente oriundas da África do Sul e a devastação escravista que o rei Leopoldo II perpetraria no Congo em busca da borracha (levando à morte por volta de dez milhões de pessoas, sem contar os que foram mutilados, tiveram seus braços ou pernas cortados, sem contudo morrer³⁰⁰), nem os europeus fizeram grandes exportações de capital ao continente nem as exportações de mercadorias que extraíam eram em volume ou valores muito atrativos, ao menos se comparadas com o que conseguiam obter com suas possessões na Ásia ou mesmo com o império informal sobre a América Latina.³⁰¹ O movimento de extração em massa de matérias primas e commoditties da África e a presença mais expressiva das exportações de capital ao continente viriam apenas após a Primeira Guerra, principalmente a partir de 1930. De um lado, esse padrão reforça o argumento de que a anexação formal era antes um sinal reativo que expressava a fraqueza de obter ganhos pelas vias comerciais e diplomáticas, ou a combinação de ambas com o poderio militar no formato da diplomacia das canhoneiras, *do que a linha de frente das intenções expansionistas em nome do lucro*. Embora a população dos diversos países afetados pela colonização europeia tenha feito um grande esforço de resistência, a articulação dos vínculos informais não era de todo impossível, pois, mesmo para realizar a anexação formal foi necessário encontrar tribos locais para negociar, propor trocas e formar exércitos de não-europeus capazes de levar a cabo a exploração de contingentes ainda maiores de nativos.

De modo geral, o que a dinâmica da partilha da África e da expansão imperialista do fim do século XIX sugere é que talvez a transposição de problemas e rivalidades europeias para novos espaços tenha sido levado a cabo em uma intensidade muito maior do que poderíamos supor à primeira vista. A partilha da África parece ter *sido menos uma resposta a necessidades econômicas vigentes no momento em que foi feita* do que um movimento reativo diante das

³⁰⁰ Hochschild, Adam. *King Leopold's ghost: A story of greed, terror, and heroism in colonial Africa*. Houghton Mifflin Harcourt, 1999. Introdução.

³⁰¹ Sobre o império informal, ver Franco, Thiago F. *Imperialismo Capitalista em Três Atos: investigações sobre o capitalismo*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Econômico. IE/ Unicamp, Campinas, 2011, pp. 80-81. Esse argumento faz parte das teses clássicas do imperialismo do comércio livre. Cf. Gallagher, John; Robinson, Ronald. *The imperialism of free trade*. The Economic History Review, v. 6, n. 1, 1953, pp. 1-15.

incertezas quanto às possibilidades futuras das tensões entre os jogos de poder das grandes potências, e em que medida novas descobertas de riquezas poderiam alterar o quadro geral dos cálculos políticos, econômicos e militares no contexto de acirramento das pressões concorrenciais e das rivalidades políticas.

Assim, embora, por exemplo, nem a Namíbia nem a Tanzânia tenham sido de grande relevância econômica para a pujante economia industrial alemã, outras variáveis de cálculo estavam envolvidas, como a possibilidade de expandir esses territórios no futuro, contrarrestar uma posição ainda mais dominante de outras potências na região, possibilitar alguma participação da Alemanha no movimento expansionista europeu... pauta que grupos políticos nacionalistas e o concentrado setor do transporte marítimo tomavam como necessária. No mínimo do mínimo, no crescentemente e importante jogo de formação de alianças entre as potências, as possessões coloniais eram importantes meios não-monetários de troca diplomática a serem usadas quando promessas e favores políticos ou militares falhavam – um papel não muito diferente do que o crédito internacional teria no fim do século XIX e ao longo do século XX. Com a política mais agressiva da *Weltpolitik* defendida pelo Kaiser Wilhelm II da Alemanha a partir de 1890, a necessidade das colônias para o orgulho alemão tornou-se imperiosa o suficiente para permitir, por exemplo, o massacre perpetrado na Namíbia entre 1904 e 1907. Uma pequena derrota do exército instalado na região para tribos locais enfureceu os generais, que trouxeram reforços em homens e metralhadoras que, não contentes em vencer a batalha militar, continuaram avançando para empurrar dezenas de milhares de pessoas das tribos Horore e Namaqua para dentro do deserto da Namíbia, e que cercaram as possibilidades de saída até que tivessem morrido de fome e sede. Os sobreviventes e os que não foram empurrados para o deserto foram colocados para trabalhar até a morte na pequena ilha de Shark Island, um dos primeiros campos de concentração do mundo e uma das primeiras tentativas de genocídio étnico do século XX³⁰². Os alemães só não foram os primeiros pois perderam em “pioneirismo” para os próprios britânicos, que durante a Guerra dos Bôeres de fato cunharam o termo “campo de concentração” para denominar o local

³⁰² A Alemanha reconheceu o genocídio da Namíbia apenas em 2004 e fez um pedido formal de desculpas, embora o pedido das vítimas por compensações pelos crimes cometidos sigam sem resposta. O número de mortos reconhecido é de por volta de 65 mil pessoas.

onde prenderam e deixavam passar fome em péssimas condições mais de 100 mil negros africanos de diferentes etnias.³⁰³ Ambos os acontecimentos apontavam para um futuro sombrio.

Assim, enquanto na Europa a expansão econômica aparecia como uma grande geradora de riquezas e as expansões nacionais como uma marcha civilizacional, nas regiões limítrofes do mercado mundial em construção o potencial violento das forças sociais europeias era mais explícito. Se alguns viam o expansionismo como a necessária sobrevivência da “raça mais socialmente eficiente”, *os termos da sobrevivência eram não os das condições colocadas pelas condições locais, mas aquelas que eles mesmos exportavam*. Nesse sentido, a economia é uma arma *branca*.

³⁰³ Para mais informações, ver Sofsky, Wolfgang. *The order of terror: The concentration camp*. Princeton University Press, 2013.

3.3. Um incontrolável sistema de controle

“A ciência no sentido verdadeiro da palavra, a ciência real, está nos dias de hoje ao alcance de apenas uma insignificante minoria. (...) Se coubesse à ciência ditar as leis, a maioria esmagadora, muitos milhões de homens, seriam governados apenas por uma ou duas centenas de especialistas. Na verdade seriam ainda menos que isso, porque nem toda a ciência se preocupa com a administração da sociedade. (...) É praticamente certo que esses vinte ou trinta especialistas discordariam uns dos outros, e se eles chegassem a concordar sobre políticas em comum, seria às custas da humanidade. O principal vício do especialista médio é a sua inclinação de exagerar seu próprio conhecimento e depreciar o de todos os outros. Dê-lhe controle e ele se tornará um tirano insuportável. Ser um escravo de pedantes – que destino para a humanidade! Dê-lhes plenos poderes e eles começarão por aplicar em seres humanos os mesmos experimentos que os cientistas aplicam hoje em coelhos e cachorros.”

– Mikhail Aleksandrovich Bakunin (1814-1876), pensador anarquista e revolucionário nascido na Rússia, em seu ensaio *Estatismo e Anarquismo*, publicado em 1873, onde criticava a ideologia geral positivista-cientificista de seu tempo, enquadrando-a como meio de legitimar o uso do autoritarismo pelas novas burocracias oficiais.³⁰⁴

*“Aconteça o que acontecer, nós temos
A Metralhadora Maxim, e eles não tem”*

– Joseph Hilaire Belloc (1870-1953), poeta e historiador francês, em fala do personagem Capitão Sangue no poema *O Viajante Moderno*, escrito em 1898.³⁰⁵

Até os dias de hoje muita tinta foi derramada com o objetivo de traçar as conexões entre o imperialismo moderno e o catastrófico choque que a Grande Guerra de 1914 representou para a história. Múltiplas tentativas de traçar uma linha única de determinação que explicasse o fenômeno foram avançadas, com resultados duvidosos e facilmente questionáveis, embora seja igualmente difícil avançar qualquer explicação alternativa. A chave para inserirmos a Primeira Guerra Mundial nos marcos da nossa argumentação geral veio de uma publicação muito recente,

³⁰⁴ Bakunin, Mikhail Aleksandrovich. *Bakunin: Statism and Anarchy*. Cambridge University Press, 1990, pp. 3-4.

³⁰⁵ Tradução livre. No original: Whatever happens, we have got / The Maxim Gun, and they have not. Citado em Hochschild, Adam. *King Leopold's ghost: A story of greed, terror, and heroism in colonial Africa*. Houghton Mifflin Harcourt, 1999, pp. 75.

o livro do historiador Christopher Clark, *The sleepwalkers: how Europe went to war in 1914*,³⁰⁶ publicado em inglês em 2012. Além da imensa quantidade de memorandos diplomáticos secretos antes desconhecidos escrutinados pelo autor para redigir o livro, a abordagem metodológica proposta por ele é particularmente importante por se debruçar não sobre a pergunta do *por quê* a guerra eclodiu, mas sobre a pergunta de *como* ela veio a ser.

Para o leitor que acompanhou nossas discussões desde o começo deste trabalho, a história dos processos de industrialização tanto da Inglaterra quanto de outras potências esteve longe de ser um movimento desvinculados dos problemas políticos, comerciais, militares e da organização social necessária para levar a cabo os “avanços” nessas três áreas. Desde a problemática da articulação do sistema mercantilista britânico fundado na primazia naval, passando pela expansão ferroviária e os conflitos engendrados na formação das economias nacionais e das grandes cidades; no surgimento da indústria bélica e das novas indústrias da segunda revolução industrial, enfim... se nossa argumentação e esforço narrativo não foram em vão, acreditamos que nenhum desses processos possa ser encarado como um desenvolvimento linear, inerentemente progressista ou fatalmente espoliatório. A todo momento se depararam com forças contrárias dentro e fora das suas próprias sociedades, e a cada momento diferentes resoluções emergiram desse conflito.

De toda forma, que na virada do século muito sangue já havia sido derramado e que havia um grande potencial para a violência debaixo da camada mais aparente das sociedades europeias é uma realidade que esperamos que a narrativa esboçada até aqui tenha sido capaz de apontar e dar alguns exemplos, de forma que talvez a Grande Guerra não ocupe, como costuma ocupar, meramente o espaço de uma pequena descontinuidade violenta em um longo, benigno e linear período de paz, mas sim como a manifestação em solo europeu das novas capacidades de violência e de controle gerencial sobre grandes conjuntos populacionais que vinham paulatinamente se expressando em escalas menores na Europa e em maior escala (e assimetria) sobre populações inferiorizadas e desumanizadas demais para soar os alarmes de preocupação na maior parte da opinião pública.

³⁰⁶ O livro foi lançado em português em 2014 pela Companhia das Letras sob o título “Os Sonâmbulos: como eclodiu a Primeira Guerra Mundial”. Como o esforço de pesquisa deste trabalho se iniciou mais cedo que a publicação em português, as leituras da versão em inglês já estavam feitas e é na versão em inglês que estaremos nos baseando nas próximas páginas.

Do ponto de vista dos avanços técnicos que fariam da guerra uma catástrofe humana, provavelmente o maior deles foi a invenção da metralhadora. Rifles de repetição vinham se aperfeiçoando aos poucos, mas já suficientes para gerar mudanças significativas na condução da guerra (ver Tópico 3.1). Com a inovação da Metralhadora Maxim, era implementado pela primeira vez o uso do recuo para recarregar automaticamente após os disparos. A metralhadora seria rapidamente um dos trunfos europeus na África: rifles modernos podiam ser oferecidos para algumas tribos locais em troca de grandes faixas de terra, enquanto a metralhadora garantiria que tudo estava sob controle. Com efeito, o impacto da metralhadora foi retirar os componentes humanos que limitavam o poder das armas, como a necessidade de uma boa pontaria, a habilidade manual para recarregar rapidamente ou mesmo as formações de batalha e cavalaria anteriores. Atirar incansavelmente até a capitulação do inimigo tornou-se uma possibilidade real, condicionada apenas à capacidade de manter uma grande quantidade de metralhadoras munidas e operantes. Em outras palavras, eram a expressão material das mudanças na guerra que discutimos no Tópico 3.1: a organização econômica da sociedade, suas capacidades de distribuição, logística, produção, metalurgia e mobilização assumiam uma posição determinante na condução dos assuntos militares, juntamente com a tecnologia da guerra que passava por um rápido processo de “destruição criativa” – com toda a ironia que o significado literal dessa expressão transmite no caso da indústria bélica, uma “destruição criadora de destruição”.³⁰⁷

Embora o potencial para a violência contido nas metralhadoras tenha sido evidente aos contemporâneos desde o início, as consequências de uma guerra onde os dois lados da batalha estivessem munidos com essas armas não era tão claro. A aplicação das metralhadoras se deu principalmente em guerras assimétricas nas periferias do sistema. Nas múltiplas tensões nos Balcãs no início do século XX onde foram utilizadas, diversas circunstâncias particulares fizeram com que não se produzisse o padrão altamente letal da guerra de trincheiras – dentre eles, a ausência de fortificações capazes de aguentar a força das armas no lado defensor. Para os observadores da época, não havia qualquer certeza quanto ao formato, a extensão e o número de mortos que uma eventual guerra europeia de grande escala traria. Novamente, *por trás da aparência* do aprimoramento nos meios de guerra e das capacidades de controle daqueles

³⁰⁷ Esse argumento será desenvolvido e aprofundado em minhas pesquisas do doutorado, sob o título provisório de *Economia da Guerra (1861-1968) - um estudo sobre a gênese e o desenvolvimento da produção industrial dos meios de violência: o complexo industrial-militar dos Estados Unidos e a nova escala da corrida armamentista*.

envolvidos nas decisões de vida ou morte, *a rapidez das mudanças superava em muito a clarividência sobre a melhor forma de agir.*

Não por acaso, o período foi caracterizado pelos numerosos opositores internos ao status quo configurado pela política europeia. Intelectuais, figuras públicas e movimentos sociais que viam com grande preocupação as consequências da organização social de seu tempo, abraçando a pauta de mudança radical nos objetivos da política ou do sistema econômico. Diversas associações populares anti-imperialistas foram criadas ao final do século XIX. No Reino Unido, a *International Arbitration and Peace Association*, a *League of Liberals against Aggression and Militarism* e o *Stop the War Committee* foram três associações influentes, a primeira inspirada pelos problemas levantados na Guerra Franco-Prussiana e as outras duas pela Guerra dos Bôeres mais para o fim do século.³⁰⁸ Nos EUA, a guerra contra as Filipinas suscitou a criação da *American Anti-Imperialist League*, também no ano de 1898.³⁰⁹ Em praticamente todos os países, cresciam as organizações socialistas.

Esses são apenas alguns exemplos, pois nenhuma potência seguiu seu curso sem que tivesse suscitado grupos de oposição à violência imperialista, ainda que as razões de crítica fossem das mais variadas possíveis. Partidos de oposição aos governos vigentes criticavam as guerras e expansões com base nos seus custos e na falta de segurança sobre os retornos que traria ao país – apenas para fazerem exatamente o mesmo uma vez que assumiam o poder –; liberais radicais nos Estados Unidos acusavam a violação dos princípios republicanos do consentimento dos governados e da não-intervenção; associações religiosas denunciavam os momentos em que o interesse pecuniário mostrava-se acima das preocupações evangelizadoras; socialdemocratas como Hobson argumentavam sobre as possibilidades de utilizar os recursos desperdiçados com o militarismo imperial para ampliar os gastos sociais internos; e movimentos socialistas e anarquistas radicais que tentavam articular algum tipo de solidariedade internacional para derrubar, pela via armada ou não, o que viam como um grande regime de exploração que jamais mudaria seu caráter se deixado sujeito apenas ao que podia ser feito dentro dos seus próprios marcos jurídicos.

³⁰⁸ Ceadel, Martin. *Semi-detached idealists: the British peace movement and international relations, 1854-1945*. Oxford University Press, 2000.

³⁰⁹ Harrington, Fred H. *The Anti-Imperialist Movement in the United States, 1898-1900*. The Mississippi Valley Historical Review, p. 211-230, 1935.

Nas tentativas de entender e contrapor o movimento do imperialismo vieram grandes obras de intervenção lidas até hoje, embora mais pelas suas formulações teóricas do que pelo seu papel dentro do contexto em que foram escritas e publicadas.³¹⁰ O livro *Imperialism: a study* (1902) de John Hobson deu o primeiro passo para que um conjunto de outros pensadores, marxistas e não-marxistas, passassem a refletir sobre o problema do imperialismo. A obra *O Capital Financeiro* (1910) de Rudolf Hilferding também abriu várias avenidas que seriam utilizadas após a eclosão da guerra nas formulações de Lenin e Bukharin, assim como nas críticas de Schumpeter ao marxismo, e permaneceriam influentes ao longo da história, ambas voltando à cena recentemente com a crise de 2008 e os embates imperialistas entre Estados Unidos e Rússia na Ásia e Europa Oriental. A força dessas análises consiste no fato de que o problema geral em que todos esses autores se debruçaram foi o da relação entre *capitalismo* e *imperialismo*,³¹¹ e em que medida seria possível ou necessária uma reorganização social que atacasse o problema na sua essência.

Seria relativamente fácil lermos esse debate como se a decisão dos comunistas russos de abraçar as pautas da paz e a do fim da guerra contra o belicoso Czar em 1917 já estivesse inserida nas “leituras corretas” do período anterior. Entretanto, a realidade do período 1902-1914 para os socialistas e demais críticos do imperialismo capitalista ou da guerra em geral era bastante desoladora, além de, talvez até mais do que hoje, não faltarem opositores internos à ideia da não-violência. Organizações trabalhadoras eram vistas apoiando a manutenção das colônias ou medidas de cunho xenófobo-nacionalista contra imigrantes, os gastos militares não pararam de crescer conforme uma corrida armamentista se desenvolvia na Europa, crises diplomáticas eram recorrentes no embate entre as potências, a imprensa nacionalista era uma voz fortíssima e, como sempre, a repressão policial às tentativas de mobilização continuavam sempre que julgado necessário ou politicamente barato. A combalida organização da Segunda Internacional desandaria de vez ao eclodir a guerra. Apenas após três anos de muitas tragédias a Revolução de Outubro voltaria a dar algum ar de esperança a algumas pautas socialistas. Até então, a história dos críticos de esquerda antes da Grande Guerra foi uma história de amargas derrotas, e a eclosão

³¹⁰ Na direção oposta, um estudo interessante sobre o trabalho e a vida de John Hobson pode ser encontrado em Cain, Peter J. *Hobson and imperialism: Radicalism, New Liberalism, and finance 1887-1938*. OUP Catalogue, 2002.

³¹¹ Cf. Mariutti, Eduardo Barros. *Interpretações clássicas do imperialismo*. Texto para Discussão. IE/UNICAMP, Campinas, n. 216, fev. 2013, pp. 2-4.

da Grande Guerra, que colocou trabalhadores contra trabalhadores numa escala nunca antes vista, era difícil de ser interpretada de outra forma que não o golpe final do nacionalismo e do imperialismo sobre o ideal internacionalista da união das classes oprimidas. No ano de 1900, Rosa Luxemburgo (1871-1919), socialista revolucionária, já vislumbrava em sua obra *Reforma ou Revolução?*, publicada na Alemanha, o potencial destrutivo do caminho que a sociedade estava trilhando:

“Se é a política mundial o teatro de conflitos ameaçadores, não é tanto por se abrirem novos países ao capitalismo, mas sim por se terem já os antagonismos europeus existentes transportados para os outros continentes para ali explodir. (...) Para ela [a classe capitalista], sob três aspectos, tornou-se hoje o militarismo indispensável; primeiro, como meio de luta na defesa dos interesses de grupos ‘nacionais’ concorrentes contra outros grupos ‘nacionais’; segundo, como a forma de emprego mais importante, tanto do capital financeiro como do capital industrial; e terceiro, como instrumento de dominação de classe sobre os trabalhadores, no interior.(...) E mais uma vez, o que melhor demonstra o caráter específico do militarismo atual é, em primeiro lugar, o seu desenvolvimento geral em todos os países, efeito por assim dizer de uma força motriz própria, interna, mecânica, fenômeno completamente desconhecido há algumas décadas e, em seguida, o caráter inevitável, fatal, da próxima explosão entre os Estados interessados, malgrado a completa indecisão quanto ao motivo, ao objeto do conflito e a todas as demais circunstâncias.”³¹²

Embora essa análise de Rosa Luxemburgo tenha se provado teoricamente correta em suas conclusões sobre a inevitável “explosão dos Estados interessados”, é importante não perdermos de vista que a seu próprio tempo quase toda a ênfase no caráter “inevitável” de um movimento é antes uma estratégia discursiva para convencer as pessoas sobre a necessidade de mudar sua forma de agir e passar a lutar rápido caso queiram ver alguma mudança do que uma conclusão científica ou teórica sobre o curso real dos acontecimentos. Nesse aspecto de tentar convencer e organizar as pessoas a se organizarem para evitar a catástrofe da guerra, mesmo a mais apurada das previsões críticas avançadas antes de 1914 falhariam em suas tentativas de intervenção sobre os acontecimentos finais trágicos que antecipavam. Por outro lado, inspirariam uma quantidade enorme de pesquisas em diversas áreas do conhecimento, críticas sociais e movimentos populares futuros, uma contribuição intelectual que de forma alguma pode ser desprezada. Nesse aspecto particular, as considerações do socialdemocrata e economista John

³¹² Luxemburgo, Rosa. *Reforma ou Revolução?* São Paulo: Expressão Popular, 1999, pp. 55-56. Citado em: Mariutti, Eduardo Barros. *Rosa Luxemburgo: capitalismo, reprodução ampliada e violência*. Textos para Discussão no. 228, IE:2014, pp. 8.

Atkinson Hobson (1858-1940), após atuar como correspondente jornalístico fazendo a cobertura da Guerra dos Bôeres em 1899, avançaria por meio de jornais a análise de que uma elite financeira estava por trás dos acontecimentos em curso. Mais tarde, formalizaria sua perspectiva no livro *O Imperialismo*. A consciência do autor acerca dos problemas de seu tempo é marcante ao ponto de em muitos sentidos manter-se atual até os dias de hoje. Como dizia,

“Sem dúvida em todas as surtos de guerra não apenas o homem nas ruas mas o homem em comando é comumente enganado pela astúcia com a qual motivações agressivas e propósitos gananciosos vestem-se sob a roupagem defensiva. Não existe, pode-se com segurança dizer, uma única guerra na memória, independente do quão abertamente agressiva ela possa parecer ao historiador imparcial, que não tenha sido apresentada ao povo que era convocado a lutar como uma política defensiva necessária, na qual a honra, talvez até a própria existência, do Estado estava envolvida.”³¹³

Tendo atuado ele mesmo como jornalista, Hobson estava mais que ciente do papel central que a imprensa estava desempenhando para viabilizar guerras e o expansionismo político-econômico irrestrito. O uso da retórica ‘defensiva’ era particularmente problemático no caso do Reino Unido, onde a quantidade de territórios a serem assegurados simultaneamente tornava difícil garantir que nenhum deles seria perdido. Ainda assim, a despeito das críticas e demais tentativas de mudar *por dentro* o sistema que engendrara o imperialismo moderno, as mútuas tentativas das potências imperiais em avançar projetos de expansão sem nunca deixar a opinião pública quanto ao orgulho nacional vacilar devido a uma empreitada mal sucedida ou uma derrota diplomática ocupariam cada vez mais o centro das atenções, formando o mar onde desaguavam os finos córregos de críticas e análises na direção contrária.

De 1902 até 1914 foram inúmeras as ocasiões em que o argumento da “defesa” era a causa legitimadora – ou desviadora das atenções –, a despeito da baixíssima relevância que alguns dos problemas levantados tinham para o público geral. Manchetes sensacionalistas se apoiavam na evocação de medos e paranoias para chamar a atenção e conseguir o apoio das pessoas que, direta ou indiretamente, acabariam lutando ou pagando pelas incursões imperialistas.

Antes preocupados com a França, na década de 1890 a paranoia britânica voltava-se para a Rússia no tabuleiro do “Grande Jogo” da Ásia Central e Norte da Índia, onde notícias

³¹³ Hobson, John A. *Imperialism: a study*. London: James Nisbet & Co., 1902, pp. 38.

sobre uma ferrovia ligando Moscou à Índia alarmavam generais indianos e britânicos, clamando por mais gastos e reforços para garantir a defesa da Joia da Coroa. Após a virada para o século XX, o foco gradualmente passou para a Alemanha, que, suspeitava a inteligência britânica, tinha feito da Áustria-Hungria um satélite para se expandir para os Balcãs e o Oriente Médio – o projeto da ferrovia Berlim-Bagdad por um tempo foi a ameaça mais assustadora, pois colocaria a Alemanha como uma terceira potência a influir sobre a Ásia, deslocaria a França e a Grã-Bretanha da capacidade de influenciar os Balcãs e o Império Otomano endividado com os financistas das duas potências, e ainda criaria uma rota alternativa ao Canal de Suez na disputa pelo controle da região.³¹⁴

A corrida armamentista que se desenvolveu paulatinamente entre os países europeus do fim do século XIX até a eclosão da Primeira Guerra também gerava suas próprias fontes retro-alimentadoras de paranoia. Aqueles no controle de indústrias de armamentos promoviam a distribuição de notícias falsas na imprensa, alegando que um país inimigo estava comprando mais armas, ampliando a marinha ou mobilizando tropas, apenas para obter novos contratos e demandas governamentais. E o jogo da paranoia, acusações e ódios mútuos não se restringia aos lobbies midiáticos: era uma parte permanente também da cultura diplomática do período. A presença simultânea de chefes civis, generais do exército, membros da antiga aristocracia e imperadores tornava difícil saber quem realmente estava no comando das decisões “do Estado” quanto às suas relações externas. A distinção entre o que deveria permanecer como segredo do restante da burocracia estatal não era clara, e diplomatas astutos conseguiam moldar a percepção sobre as intenções de um dado país enquanto imperadores podiam variar de marionetes da sua burocracia até chefes de estado controladores. Enquanto não havia qualquer tipo de equilíbrio entre essas forças, que por vezes conduziam a seu próprio custo pessoal empreitadas diplomáticas sem volta, cada elite governamental olhava para a imprensa do país estrangeiro buscando pistas sobre quais países estavam atraindo a opinião pública, em que pé estava o ódio aos russos, aos alemães, aos britânicos, aos austríacos, ou quais as últimas aproximações diplomáticas que

³¹⁴ As potências acabariam entrando em acordo em fevereiro de 1914 – a rota da ferrovia deixaria de passar pelos portos de maior importância estratégica para a França e a Inglaterra, tirando boa parte da oposição diplomática e informal que esses países faziam mediante os contatos que a “diplomacia financeira” garantia por serem os maiores credores da dívida pública do Império Otomano. Cf. Clark, Christopher. *The sleepwalkers: how Europe went to war in 1914*. Penguin UK, 2012, tópico “Germans on the Bosphorus”. Ver também Anderson, Olive. II. *Great Britain and the Beginnings of the Ottoman Public Debt, 1854–55*. *The Historical Journal*, v. 7, n. 01, 1964, pp. 47-63.

estavam em curso. Antes a regra do que a exceção, divergências entre a mídia nacional e a estratégia dos diplomatas perturbavam o jogo político, com consequências nem sempre pequenas, como as negociações secretas do Ministro das Relações Exteriores russo, Alexander Izvolsky, com o Império Austro-Húngaro, que, após a crise que levou a anexação da Bósnia, veria uma furiosa e imprevisível repercussão na mídia nacionalista russa, defensora do pan-eslavismo na região e que via no avanço da Áustria-Hungria um sinal de fraqueza russa na região dos Balcãs e o sentimento de que a Alemanha estava agindo na região através da Áustria... pouco importando que a Bósnia já estivesse ocupada pela Áustria-Hungria desde 1878 como resultado do Congresso de Berlim (ver Subtópico 3.2.2) e a anexação não passasse de uma formalidade no sentido literal do termo. Na Sérvia, a imprensa também radicalizaria a pauta anti-austriaca após a crise da anexação, pois considerava a Bósnia-Herzegovina como parte da nação da “Grande Sérvia”. Vazamentos intencionais e não-intencionais de segredos diplomáticos também fizeram parte dos diversos conflitos entre as potências europeias nesse período, onde criavam-se conflitos com a imprensa ou a imprensa criava novos conflitos.

Talvez um dos maiores exemplos da paranoia generalizada é o polêmico caso da política de expansionismo naval alemão. A partir de 1890 quando Bismarck deixa de arbitrar de forma relativamente conservadora sobre a posição do país no cenário europeu e colonial, a ambição do Kaiser Wilhelm II da Alemanha em promover a marinha do país e buscar a projeção internacional do poderio econômico e militar alemão é comumente mencionada como uma das forças mais determinantes para a eclosão da Primeira Guerra. De fato, acompanhamos de perto nos tópicos anteriores o quanto a hegemonia britânica dependia da primazia naval e das vias do comércio marítimo para organizar sua posição em diversos cenários internacionais. A capacidade da hegemonia britânica de administrar os conflitos militares e exercer uma influência geral sobre o equilíbrio de poder europeu sempre se baseou na manutenção de uma assimetria de poder nos mares. Não é de se surpreender, portanto, que olhassem com extremo receio qualquer possibilidade de ver sua dominância ameaçada.

Vemos isso quando, na prática, às vésperas da Primeira Guerra a dominância naval britânica continuava muito bem assegurada: os britânicos foram os primeiros a construir o primeiro encouraçado (*dreadnought*) em 1903 e continuavam a manter a maior frota desses navios, que eram feitos de aço, sem mastros e totalmente dedicados ao combate naval – similar aos convencionais *destroyers* dos dias de hoje –, inovação que se tornaria o grande objeto de

desejo e cobiça das demais potências. A Alemanha nunca conseguiu sequer se aproximar dos seus objetivos de ter um barco de guerra para cada 1,5 barcos britânicos. No entanto, o alarme na imprensa britânica era real, motivado pela preocupação de manter uma marinha forte diante não apenas da Alemanha, mas também da França, da Rússia e dos Estados Unidos, e de pressões da Marinha Real por aumentar os recursos destinados à construção naval – a característica peculiar dos militares em instigar a paranoia na esfera pública. Também nos navios menos de ponta e especializados na guerra, a diferença foi marcante durante todo o século XIX. Em 1815 o Reino Unido detinha 21.861 navios mercantes, num ano onde nenhum outro país sequer possuía estatísticas sobre isso. Em 1850, os Estados Germânicos tinham pouco mais de 3.600 navios, enquanto o Reino Unido tinha mais de 25 mil, sendo 1.187 a vapor (a Alemanha tinha 22 destes). Nenhum país consegue alcançar os britânicos na construção naval, embora em 1866 a frota tenha atingido seu tamanho máximo de quase 30 mil embarcações, e daí em diante tenha se reduzido sistematicamente, pois o setor passava por um processo de modernização onde a frota de navios a vela era substituída por navios a vapor, aumentando assim a quantidade de toneladas transportadas pelo sistema, mesmo com o número declinante de embarcações. Em 1913, a Alemanha detinha pouco menos de 5.000 mil navios, metade deles a vapor, enquanto o Reino Unido detinha por volta de 21 mil, sendo 60% deles navios a vapor.

De modo geral, a complexidade da tensa administração dos interesses, medos, paranoias e paixões entre os países ficava crescentemente incalculável e imprevisível. Podemos até arriscar a identificação de um padrão comum entre a dinâmica que vimos ao longo de todos os desenvolvimentos a partir da construção ferroviária: com o aumento da organização científica e do surgimento de hierarquias gerenciais burocráticas capazes de organizar sistemas complexos em todas as suas frentes – comercial, industrial, militar –, somadas ao crescimento populacional vertiginoso, criava a falsa percepção de que havia a possibilidade de ampliar a organização e o controle sobre espaços cada vez maiores. O ideal da nação era projetado num mapa mental assim como as elites que conduziam a dominação colonial projetavam o mapa comercial e administrativo dos seus Estados, de modo que embora na prática imediata estivessem dotadas de sistemas de controle cada vez mais eficientes, *esses sistemas passaram a ter que controlar não apenas os problemas imediatos com que se deparavam, mas também múltiplas projeções futuras em aberto*, sujeitas à dinâmica das expectativas, do medo, da paranoia, das pistas falsas, dos erros

e comunicação, da imprevisibilidade característica dos sistemas sociais, das inovações tecnológicas, das mudanças de estratégia, etc.

Se há algum grau de verdade nessa linha argumentativa, deve ser possível encontrar na história sinais de que esse problema era percebido e estava no centro das atenções. E, de fato, foi justamente a ascensão do problema da imprevisibilidade nos cálculos imperialistas, controladores e autoritários que fez surgir um caminho para tentar reduzir as incertezas e os custos que a disputa imperialista acirrara: a formação de alianças perenes entre as potências, voltadas, não como nas alianças antigas para manter abertos os canais de diálogo e buscar soluções conjuntas para as zonas de mútuo interesse, mas sim para fazer acordos militares quanto ao curso de ações que deveria ser tomado caso uma das nações da aliança sofresse um ataque.

Dado que seria oneroso repassarmos todo o contexto da formação de alianças, convém apenas apresentá-lo sinteticamente apontando seus elementos intrínsecos de imprevisibilidade e como a projeção dos interesses expansionistas do imperialismo foram determinantes para as alianças que entrariam na guerra.

Uma das poucas certezas nos cálculos diplomáticos pós-1871 era de que numa futura guerra europeia França e Alemanha estariam em lados opostos: a anexação da Alsácia e da Lorena após a esmagadora vitória da Alemanha sobre a França teve um profundo impacto nas relações entre os dois países. Isso motivou desde cedo os alemães, receosos do revanchismo francês e ainda sob a conservadora diplomacia bismarckiana, a buscar uma aliança com a Rússia para minimizar as possibilidades de uma guerra simultânea a Leste e Oeste. Esse objetivo foi assegurado pela Liga dos Três Imperadores entre Alemanha, Áustria-Hungria e Rússia em 1873.

Contudo, esse arranjo sempre foi frouxo: os interesses da Rússia e da Áustria-Hungria eram conflitantes na questão dos Balcãs, e a intensificação de conflitos na região poderiam forçar a Alemanha a escolher um lado. Em 1885, quando um movimento nacionalista búlgaro invadiu e tomou a Rumélia do controle Otomano e proclamaram a fundação da “Grande Bulgária”, os russos rapidamente intervieram militarmente na região para impedir que Constantinopla saísse do seu controle – os britânicos, por sua vez, reconheceram o novo Estado em retaliação às provocações russas na Ásia. A situação se complicaria ainda mais com a Sérvia declarando guerra à Bulgária, sofrendo uma dura derrota militar que só foi salva pela intervenção da Áustria-Hungria. Mais de 20 anos antes da crise da anexação da Bósnia, surgia a semente da ideia dos nacionalistas russos de que a Áustria agia em nome da Alemanha nos Balcãs.

Curiosamente, a origem da aliança da Rússia com a França se dá no início da década de 1890, quando trocas de possessões coloniais entre a Grã-Bretanha e a Alemanha e visitas oficiais alemãs a Londres eram bem recebidas pela imprensa nacional britânica, dando sinais preocupantes de que a Grã-Bretanha e a Alemanha poderiam estar articulando uma aliança. A possibilidade de uma aliança Anglo-Germânica acendeu o sinal vermelho na Rússia, que temia as consequências para os seus interesses nos Balcãs se a Marinha Real Britânica se somasse a Tríplice Aliança entre Alemanha, Áustria-Hungria e Itália. Como resultado, a diplomacia russa buscou uma aproximação com a França para garantir que o poder militar alemão fosse contido no continente mesmo no caso dos britânicos a apoiarem. Ao contrário do formato anterior das alianças europeias, o tratado de aliança entre França e Rússia de 1892 viria a partir de uma convenção militar onde concordavam com o despacho de um certo número de tropas e forças de combate na eventualidade de uma guerra. Ao governo russo também interessava a possibilidade de obter crédito francês para a modernização do seu exército e os programas de expansão ferroviária necessários à ampliação da sua esfera de influência na Ásia e nos Balcãs.³¹⁵

Mais para o fim do século, tensões no Egito entre França e Grã-Bretanha colocaram em marcha uma tentativa de coalização entre Alemanha, Rússia e França contra a influência britânica nos mares, que foi “por água abaixo” a partir do momento em que a Alemanha demandou que para entrar na aliança as potências concordassem em manter o status quo sobre as suas possessões no continente – em outras palavras, certificar-se que a França reconhecia a Alsácia e a Lorena como território definitivo alemão –, o que imediatamente fez o governo francês desistir da aventura anti-britânica e retomar conversas com a Inglaterra, buscando uma solução diplomática para o conflito no Egito. A solução acabaria vindo com a França reconhecendo o Egito como uma posse britânica, e a Grã-Bretanha reconhecendo o Marrocos como francês, junto com outras trocas de possessões coloniais e demarcações dos interesses das duas potências na Ásia, além de um tratado de aliança entre os dois países em 1904.

De modo geral, os inimigos de cada potência mudavam conforme o teatro em que disputavam e era pouco claro qual rumo as alianças tomariam. A Rússia era vista pela inteligência britânica como o maior inimigo no jogo de poder, pois disputava as fronteiras de

³¹⁵ Ibid, pp. 128-132.

influência sobre a China e a Índia, que valiam muito mais que as possessões na África, e ainda disputava a região da Pérsia e do Império Otomano.

Curiosamente, era pela sua própria posição como maior problema a ser enfrentado que havia fortes interesses para a Grã-Bretanha encontrar uma solução diplomática com a Rússia. As estimativas do quanto precisaria ser gasto para reforçar a defesa da Índia na eventualidade de um ataque russo extrapolavam as possibilidades do governo. O mesmo raciocínio também era válido para a Rússia, principalmente após perder a guerra contra o Japão e as revoltas internas que tomaram conta do país. A Grã-Bretanha já havia formado uma aliança com o Japão para assegurar seus interesses na região da China, Índia e Oceania (outro fator que corroborara para a aliança Anglo-Francesa: a possibilidade de os países entrarem em guerra devido à nova posição do Japão e as possessões coloniais de cada uma), e buscou uma coalizão com a Rússia para assegurar suas fronteiras. Assim, quando a aliança entre Grã-Bretanha e Rússia foi firmada em 1907, seus estrategistas tinham em mente antes assegurar suas posses coloniais do que pautar uma estratégia deliberada de isolar a Alemanha. Entretanto, com o tempo, essa seria uma das principais consequências indiretas do tratado de aliança (na Figura 8 podemos ver como as alianças mudaram entre 1887 e 1907).

Como coloca acertadamente Christopher Clark,

“Faz mais sentido pensar nesse arranjo de acordos como as consequências europeias de transições mundiais históricas – a guerra Sino-Japonesa e a emergência do Japão como um poder regional, as demandas fiscais impostas por conflitos na África e o Grande Jogo na Ásia Central, o recuo da área de influência Otomana na África e no sudoeste europeu, e a ascensão da Questão Chinesa, significando não apenas a competição das potências no país mas também o resultante alto nível de turbulência interna chinesa.”³¹⁶

³¹⁶ Ibid, pp. 158.

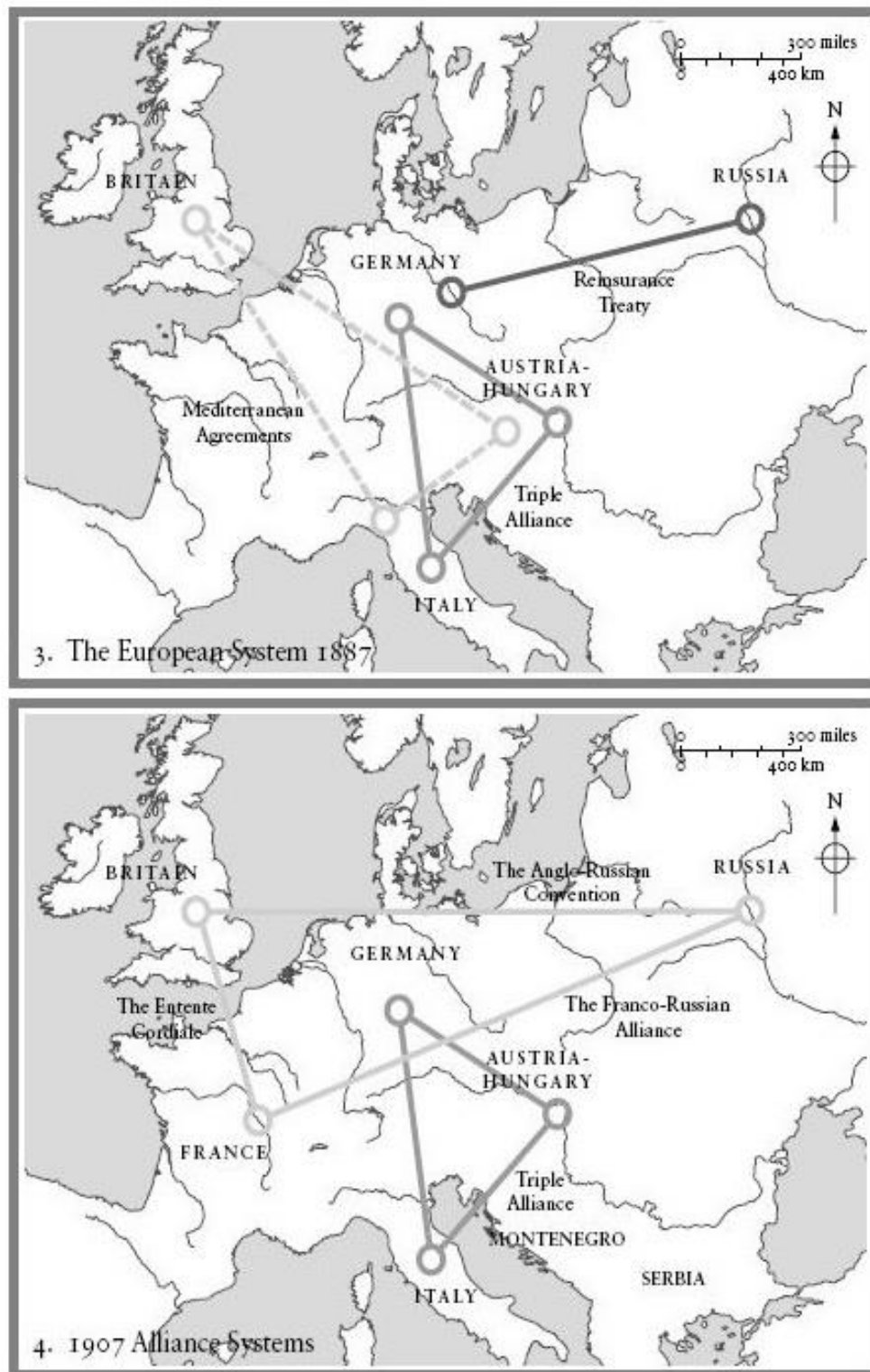


Figura 8 - Os blocos de aliança na Europa- 1887-1907.³¹⁷

³¹⁷ Ibid, pp. 123-124.

Era a transposição da competição e rivalidade europeia para o cenário global que cobrava o seu custo na estabilidade interna dos seus países. *Possessões coloniais e os mapas mentais projetados por grupos nacionalistas e o interesse econômico fatalmente entravam em colisão uns com os outros, e a medida tomada para minimizar os atritos e custos expansionistas era uma aposta tão arriscada quanto o jogo imperialista mundial*: embora freassem as inimizades entre os países que compunham os tratados, as alianças militares perenes faziam uma aposta altíssima sobre seu próprio efeito de dissuasão, que deveria ser suficiente para prevenir que um conflito maior ocorresse; por outro lado, criavam mecanismos automáticos de mobilização de tropas e declarações de guerra caso algum dos envolvidos sofresse um ataque. Em outras palavras, o sistema interestatal europeu, ao passar de um sistema multipolar de alianças frouxas para um sistema bipolar de alianças militares perenes criava um perigoso instrumento de reação em cadeia. A partir de 1907, a possibilidade de uma guerra localizada escalonar para uma guerra geral esteve presente em todas as diversas crises diplomáticas, que exigiam um contorcionismo diplomático cada vez maior e complexo para serem solucionadas, e a perpetuidade da dissuasão se provaria impossível pois, ao contrário da dissuasão nuclear característica do século XX onde é evidente que não haverá lado vitorioso, poucas pessoas realmente acreditavam que seria possível uma guerra geral europeia, que ela duraria muitos anos, que a dinâmica da guerra seria a dos abatedouros humanos das trincheiras e que o patriotismo jogaria dezenas de milhões a elas. Havia uma fina margem para imaginar que algum lado sairia vencedor, ou ao menos que agir primeiro poderia ser a melhor forma de impedir uma derrota certa no futuro. Ou, como Hobsbawm apontou com precisão cirúrgica: “Nenhuma das grandes nações teria dado o golpe de misericórdia na paz, nem mesmo em 1914, se não estivesse convencida de que seus ferimentos já eram mortais.”³¹⁸

³¹⁸ Hobsbawm, Eric. *A Era dos Impérios 1875 – 1914*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011c, pp. 478.

Conclusão

Se, como argumenta o professor Fernando Novais, o objetivo da História é de fato a reconstituição do passado, a história econômica que nos leva da revolução industrial nas manufaturas têxteis britânicas até o ano de 1914 dificilmente poderá ser devidamente *reconstituída* se por conveniência arbitramos como “econômico” apenas a esfera de problemas do espaço das fábricas, e o quadro tampouco ficará muito mais rico se adicionarmos apenas reflexões esporádicas sobre como “o Estado” promoveu o desenvolvimento industrial. A rigor, não há justificativa razoável para assumirmos *a priori* que o estudo da navegação, do comércio ou dos transportes – a distribuição e os serviços em geral – seja em qualquer grau “menos” econômico do que as atividades manufatureiras. De forma análoga, tampouco conseguiríamos justificar uma leitura “do Estado” que atente apenas às suas eventuais políticas industriais ou comerciais; para entendermos a instituição que se define pelo seu monopólio do uso legítimo da força, o estudo de quais os meios de violência e como eles são organizados pode se provar tão ou mais elucidativo para certos problemas econômicos quanto uma política industrial. Ao propormos uma história econômica que busque a reconstituição do passado, devemos atentar assim para os diversos processos de mudança que de fato aconteciam *simultaneamente* e a todo instante no espaço e no tempo a que dedicamos nossa reflexão.

A partir dessa perspectiva preocupada com a necessidade de compreender o ‘todo’, ao buscarmos as rupturas e mudanças que ocorreram na concorrência econômica e na rivalidade política durante o Longo Século XIX no espaço da Grã-Bretanha, Estados Unidos e Alemanha – e de suas várias relações com o exterior – percebemos justamente as múltiplas conexões entre comércio, indústria e guerra, e como elas conseguiram mudar o padrão da vida social em direção à urbanização, à integração econômica mundial e a militarização crescente no atrito entre grandes Estados que se enxergavam enquanto nações. Acompanhamos de perto como o processo de concorrência econômica colocado em marcha nesses países estimulou e foi estimulado por capacidades organizacionais crescentemente burocratizadas, científicas e hierarquicamente dispostas de forma a possibilitar o controle sistemático sobre algum problema de alta complexidade. O sistema mercantilista britânico, as vastas malhas ferroviárias, as grandes indústrias da Segunda Revolução Industrial, a gestão financeira centralizando-se em grandes bancos, a centralização da produção de armamentos nas indústrias bélicas, a mudança na

organização militar da guerra, dentre outros, são todos desenvolvimentos que percorrem essa trajetória. As dezenas de milhares de tentativas de destruir, frear ou mudar a direção do lado sujo das contradições postas durante esse processo, tanto no interior das sociedades que perpetuavam essa dinâmica quanto nas zonas limítrofes sob ameaça militar, se provariam insuficientes diante das capacidades tecnológicas, organizacionais e de coesão social que o modo de produção capitalista foi capaz de acumular.

As renovadas capacidades técnicas e organizacionais desses múltiplos sistemas de economias nacionais provinham uma base sólida para atropelar organizações sociais que não atingiram o mesmo grau de administração. A ferrovia e a metralhadora, criadas em sociedades que traçavam uma identidade entre progresso e abertura de mercados e que crescentemente aplicavam a ciência para administrar longas hierarquias gerenciais – industriais, distributivas e de logística militar –, expandiram os horizontes do espaço econômico passível de ser articulado pela acumulação mercantil, abrindo verdadeiros continentes: da marcha para o Oeste americana, à expansão das ferrovias na Ásia, à partilha imperialista da África, dentre outras.

Quando o poder hegemônico mundial da Grã-Bretanha acabaria sendo enfrentado *nas trincheiras*, não era tanto por suas indústrias terem perdido a liderança, sua marinha não ser mais a maior do mundo ou seu crédito o mais volumoso, mas porque *o significado de hegemonia mundial* era muito diferente em 1914 do que o era em 1815. Não foi tanto uma mudança nos seus mecanismos históricos de exercer a hegemonia – ameaças comerciais, bloqueios navais, a diplomacia das canhoneiras, tratados de livre comércio –, mas sim uma mudança do mundo, que se tornou muito mais amplo, muito mais complexo, tenebrosamente mais perigoso e violento, e a quantidade de conflitos e tensões simultâneas a que as classes dominantes haviam se metido extrapolava os *limites do administrável*.

Assim, paradoxalmente ou não, as mesmas sociedades que pareciam exercer o controle estavam surpreendentemente mal equipadas para achar bases sólidas que mitigassem os problemas que emergiam da interação entre suas economias nacionais equiparáveis em poder tecnológico e organizacional. Conforme o movimento imperialista expandia ainda mais a escala na qual seus dirigentes tinham de operar, fortaleceu as tendências à imprevisibilidade e ao descontrole geral. Conforme as redes de aliança tornaram-se perenes e o equilíbrio de poder europeu caminhou para uma ordem bipolar, a possibilidade de mesmo um conflito pequeno iniciar um movimento em cascata que envolveria todas as potências estava colocada – e, como

vimos, em nenhum momento durante o processo de desenvolvimento, industrialização, unificação, progresso e expansão política faltaram conflitos “pequenos” para perturbar o sentido geral das mudanças.

Anexos

Documento 1

Fonte: United States Congress. 1834–1856. Seventh Congress, Second Session. Annals of the Congress of the United States. Washington: Gales and Seaton. Referenciada em: Rodriguez, Junius P., ed. “The Louisiana Purchase: A Historical and Geographical Encyclopedia.” pp. 418-420.

Data: 2 de Novembro de 1803

Mr. [Samuel] WHITE rose and made the following remarks:

Mr. President, by the provisions of the bill before us, and which are thus far in conformity with the words of the treaty, we have until three months after the exchange of ratifications and the delivery of possession to pay this money in. Where then, is the necessity for such haste on this subject? It seems to me to be anticipating our business unnecessarily, and perhaps unwisely; it is showing on our part a degree of anxiety that may be taken advantage of and operate to our injury, and that may serve to retard the accomplishment of the very object that gentlemen seem to have so much at heart. It is not at present altogether certain that we shall ever have occasion to use this stock, and it will be time enough to provide it when the occasion arises, when we see ourselves in the undisturbed possession of this mighty boon, or wherefore are we allowed these three months credit after the delivery of possession? The ratifications have been already exchanged; the French officer who is to make the cession is said to be at New Orleans, and previous to the adjournment of Congress we shall know with certainty whether the First Consul will or can carry this treaty faithfully into operation. We have already passed a bill authorizing the President to take possession, for which I voted, and it will be time enough to create this stock and to make the other necessary arrangements when we find ourselves in possession of the territory, or when we ascertain with certainty that it will be given to us.

But, Mr. President, it is now a well known fact, that Spain considers herself injured by this treaty, and if it should be in her power to prevent it, will not agree to the cession of New Orleans and Louisiana to the United States. She considers herself absolved from her contract with France, in consequence of the latter having neglected to comply with certain stipulations in the Treaty of St. Ildefonso, to be performed on her part, and of having violated her engagement never to transfer this country into other hands. Gentlemen may say this money is to be paid upon the responsibility of the President of the United States, and not until after the delivery of possession to us of the territory; but why cast from ourselves all the responsibility upon this subject and impose the whole weight upon the President, which may hereafter prove dangerous and embarrassing to him? Why make the President the sole and absolute judge of what shall be a faithful delivery of possession under the treaty? What he may think a delivery of possession sufficient to justify the payment of this money, we might not; and I have no hesitation in saying that if, in acquiring this territory under the treaty, we have to fire a single musket, to charge a bayonet, or to lose a drop of blood, it will not be such a cession on the part of France as should justify to the people of this country the payment of any, and much less so enormous a sum of money. What would the case be, sir?

It would be buying of France authority to make war upon Spain; it would be giving the First Consul fifteen millions of dollars to stand aloof until we can settle our differences with His

Catholic Majesty. Would honorable gentlemen submit to the degradation of purchasing even his neutrality at so inconvenient a price? We are told that there is in the hands of the French Prefect at New Orleans a royal order of His Catholic Majesty, founded upon the Treaty of St. Ildefonso, for the delivery of possession of this territory to France; but which has never been done – the precedent conditions not having been performed on the part of France. This royal order, it is probable, will be handed over to our Commissioner, or to whoever may be sent down to receive possession. We may then be told that we have the right of France, as she acquired it from Spain, which is all she is bound by her treaty to transfer to us; we may be shown the Spaniards, who yet claim to be the rightful owners of the country, and be told that we have the permission of the First Consul to subdue or drive them out, and according to the words of the treaty, to take possession. Of our capacity to do so I have no doubt; but this we could have done, sir, six months ago, and with one-sixth of fifteen millions of dollars, when they had wantonly violated the sacred obligations of a treaty, had insulted our Government, and prostrated all the commerce of our Western country. Then we had, indeed, a just cause for chastising them; the laws of nations and of honor authorized it, and all the world would have applauded our conduct. And it is well known that if France had been so disposed she could not have brought a single man or ship to their relief; before the news could have reached Europe, she was blockaded in her own ports by the British fleets. But that time was permitted to go by unimproved, and instead of regretting the past, let us provide for the future.

Admitting then, Mr. President, that His Catholic Majesty is hostile to the cession of this territory to the United States, and no honorable gentlemen will deny it, what reasons have we to suppose that the French Prefect, provided the Spaniards should interfere, can give us to peaceable possession of the country? He is acknowledged there in no public character, is clothed with no authority, nor has he a single soldier to enforce his orders. I speak now, sir, from mere probabilities. I wish not to be understood as predicting that the French will not cede to us the actual and quiet possession of the territory. I hope to God they may, for possession of it we must have – I mean of New Orleans, and of such other positions on the Mississippi as may be necessary to secure to us forever the complete and uninterrupted navigation of that river. This I have ever been in favor of; I think it essential to the peace of the United States, and to the prosperity of our Western country. But as to Louisiana, this new, immense, unbounded world, if it should ever be incorporated into this Union, which I have no idea can be done but by altering the Constitution, I believe it will be the greatest curse that could at present befall us; it may be productive of innumerable evils, and especially of one that I fear even to look upon. Gentlemen on all sides, with very few exceptions, agree that the settlement of this country will be highly injurious and dangerous to the United states; but as to what has been suggested of removing the Creeks and other nations of Indians from the eastern to the western banks of the Mississippi, and of making the fertile regions of Louisiana a howling wilderness, never to be trodden by the foot of civilized man, it is impracticable.

The gentleman from Tennessee (Mr. [William] COCKE) has shown his usual candor on this subject, and I believe with him to use his strong language, that you had as well pretend to inhibit the fish from swimming in the sea as to prevent the population of that country after its sovereignty shall become ours. To every man acquainted with the adventurous, roving, and enterprising temper of our people, and with the manner in which our Western country has been settled, such an idea must be chimerical.

The inducements will be so strong that it will be impossible to restrain our citizens from crossing the river. Louisiana must and will become settled, if we hold it, and with the very population that would otherwise occupy part of our present territory. Thus our citizens will be

removed to the immense distance of two or three thousand miles from the capital of the Union, where they will scarcely ever feel the rays of the General Government; their affections will become alienated; they will gradually begin to view us as strangers; they will form other commercial connexions [sic], and our interests will become distinct.

These, with other causes that human wisdom may not now foresee, will in time effect a separation, and I fear our bounds will be fixed nearer to our houses than the waters of the Mississippi. We have already territory enough, and when I contemplate the evils that may arise to these States, from this intended incorporation of Louisiana into the Union, I would rather see it given to France, to Spain, or to any other nation of the earth, upon the mere condition that no citizen of the United States should ever settle within its limits, than to see the territory sold for an hundred millions of dollars, and we retain the sovereignty. But however dangerous the possession of Louisiana might prove to us, I do not presume to say that the retention of it would not have been very convenient to France, and we know that at the time of the mission of Mr. Monroe, our Administration had never thought of the purchase of Louisiana, and that nothing short of the fullest conviction on the part of the First Consul that he was on the very eve of a war with England; that this being the most defenceless point of his possessions, if such they could be called, was the one at which the British would first strike, and that it must inevitably fall into their hands, could ever have induced his pride and ambition to make the sale. He judged wisely, that he had better sell it for as much as he could get than lose it entirely. And I do say that under existing circumstances, even supposing that this extent of territory was a desirable acquisition, fifteen millions of dollars was a most enormous sum to give. Our Commissioners were negotiating in Paris—they must have known the relative situation of France and England—they must have known at the moment that a war was unavoidable between the two countries, and they knew the pecuniary necessities of France and the naval power of Great Britain. These imperious circumstances should have been turned to our advantage, and if we were to purchase, should have lessened the consideration. Viewing, Mr. President, this subject in any point of light—either as it regards the territory purchased, the high consideration to be given, the contract itself, or any of the circumstances attending it, I see no necessity for precipitating the passage of this bill; and if this motion for postponement should fail, and the question of the final passage of the bill be taken now, I shall certainly vote against it.

Documento 2

Fonte: The Baring Archive. Reference NP1.A4.28

Data: 16 de dezembro de 1803

Transcript: British Prime Minister, Henry Addington, to Sir Francis Baring, 16 December 1803
Downing Street

Dear Sir,

Having reflected very seriously on the subject of our conversation on Wednesday last, I am decidedly of opinion that, considering the peculiar circumstances of the present War with France, and the avow'd purpose of the enemy to employ all their resources with a view to their projected invasion of this Kingdom, His Majesty's Government would not be justified in allowing any subjects of this Country to facilitate at this time such pecuniary arrangements as may subsist between other foreign powers, and the Government of France.

I have therefore to desire that you would decline being a party to any remittances to France on account of the debt due from the United States of America in consequence of the cession of Louisiana; and if there should be any sums of money on the continent destined by you to the liquidation of this debt, and you should have the means of withdrawing them, or of diverting them into other channels, I fully rely on your doing so.

There is no objection to your stating to your correspondents, as your justification, if you shall deem any justification necessary, that you have adopted this line of conduct in consequence of the direct interposition of His Majesty's Government.

I have the Honor to be, with great Regard, Dear Sir,
your faithful, and obedient servant,

Henry Addington
Sir Francis Baring, Baronet

Documento 3

Fonte: Digitised editions of Commons and Lords Hansard, the Official Report of debates in Parliament. Referência - HL Deb 21 May 1819 vol 40 cc597-600

Data: 21 de maio de 1819.

RESTRICTION ON CASH PAYMENTS —PETITION OF THE MERCHANTS OF LONDON IN FAVOUR OF.

The Earl of Lauderdale said, he had a petition to present, signed by between 4 and 500 of the most respectable merchants in the city of London, against the conclusions to which the Bank committees had come, as exemplified in their plan for returning to a metallic circulation. If the petitioners aimed at having a permanent paper currency, he undoubtedly totally differed with them; but if, as he understood the petition, they objected to the plan of the Bank committees, as tending to produce a forced diminution of the circulating medium, and thereby to cause the greatest distress, he entirely agreed with them. His lordship having presented the petition, which was read and ordered to lie on the table, observed that the signatures were those of the most respectable persons in the city of London, and they would have been much more numerous had it not been for a circumstance that occurred at the general meeting which was summoned for the purpose of petitioning, namely the attendance there of Messrs. Hunt, Wooler, Pearson, and other persons of the same description, whose business it was to throw every thing into confusion. That these men went there in character, there could be no doubt, as they made no secret that they expected the greatest distress to be produced by the operation of the plan of the government; that half the taxes could not be paid in consequence; that commerce and agriculture would be nearly ruined; in short, that the greatest confusion would be the result: which was exactly what they wanted. The petition, had there been time, would, he was instructed to say, have been much more numerously signed.

§ The petition was as follows:

§ To the Right Honourable the Lords Spiritual and Temporal, in Parliament assembled.

§ The humble petition of the undersigned Merchants, Bankers, Traders and others, of the city of London and its vicinity.

§ “Humbly sheweth;—That by an act passed in the 58th year of the reign of his present majesty, reciting that an act was passed in the 44th year of his present majesty’s reign, intituled. ‘An act to continue, until six months after the ratification of a definitive treaty of peace, the restrictions contained in several acts made in the 37th, 38th, 42nd, and 43rd years of the reign of his present majesty, on payments of cash by the Bank of England, which act had by several subsequent acts been continued until the 5th day of July 1818, and reciting that unforeseen circumstances which had occurred since the passing of the last of the said acts had rendered it expedient that the said restrictions should be farther continued, and that another period should be fixed for the termination thereof,’ it is enacted that the said act should be, and the same was, thereby further continued until the 5th day of July, 1819.

§ “That the same circumstances which rendered it expedient that the said restrictions should be continued by the said act of the 58th year of the reign of his present majesty, until the 5th day of July, 1819, have not ceased to exist.

§ “That your petitioners have reason to apprehend, that measures are in contemplation with reference to the resumption of cash payments by the bank of England which in the opinion of your petitioners will, as they humbly submit to your lordships, tend to a forced, precipitate, and highly injurious contraction of the circulating medium of the country.

§ “That the consequences of such contraction will, as your petitioners humbly conceive, be to add to the burthen of the public debt; greatly to increase the pros-sure of the taxes; to lower the value of all landed and commercial property; seriously to affect both public and private credit; to embarrass and reduce all the operations of agriculture, manufactures and commerce, and to throw out of employment (as in the calamitous year of 1816) a great proportion of the industrious and labouring classes of the community.

§ “That your petitioners are fortified in the opinion which they have thus humbly submitted to your lordships, by the distresses experienced by the commercial, trading, manufacturing, and agricultural interests of the kingdom, from the partial reduction of the Bank issues, which it appears has recently taken place.

§ “That your petitioners humbly beg leave to represent to your lordships that they are fully convinced that neither the manner nor the time which your petitioners have reason to apprehend is intended to be proposed for the resumption of cash payment’s, is suited to avoid the evils which they anticipate.

§ “Your petitioners therefore most humbly pray your lordships to take the premises into your serious consideration, and that the time, as at present fixed by law, for the termination of the restriction upon payments of cash by the Bank of Eng- 600 land, may be extended to a period which shall not tend to a forced and precipitate contraction of the circulating medium of the country or, to embarrass trade, or to injure public credit, agriculture, manufactures and commerce, and that your lordships will be pleased to grant such farther or other relief in the premises as to your lordships shall seem meet.”

Forward to REPRESENTATION OF THE DIRECTORS OF THE BANK OF ENGLAND.

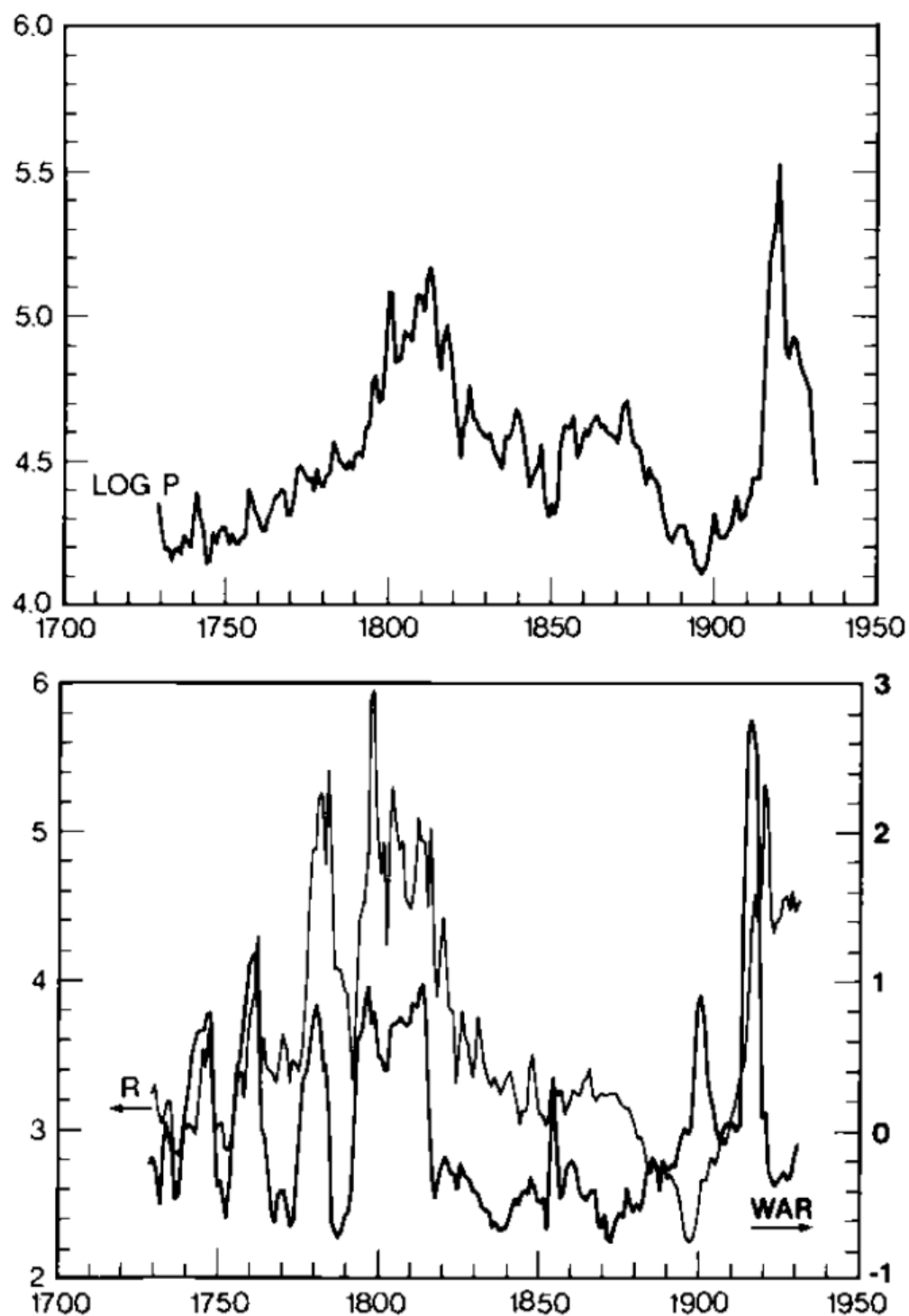


Figura 9 – Índice de preços, retorno sobre títulos públicos e gastos militares no Reino Unido de 1729 a 1931.³¹⁹

³¹⁹ Retirado de: Benjamin, Daniel K.; Kochin, Levis A. *War, prices, and interest rates: A martial solution to Gibson's paradox. Em: A retrospective on the classical gold standard, 1821-1931*. University of Chicago Press, 1984, pp. 589.

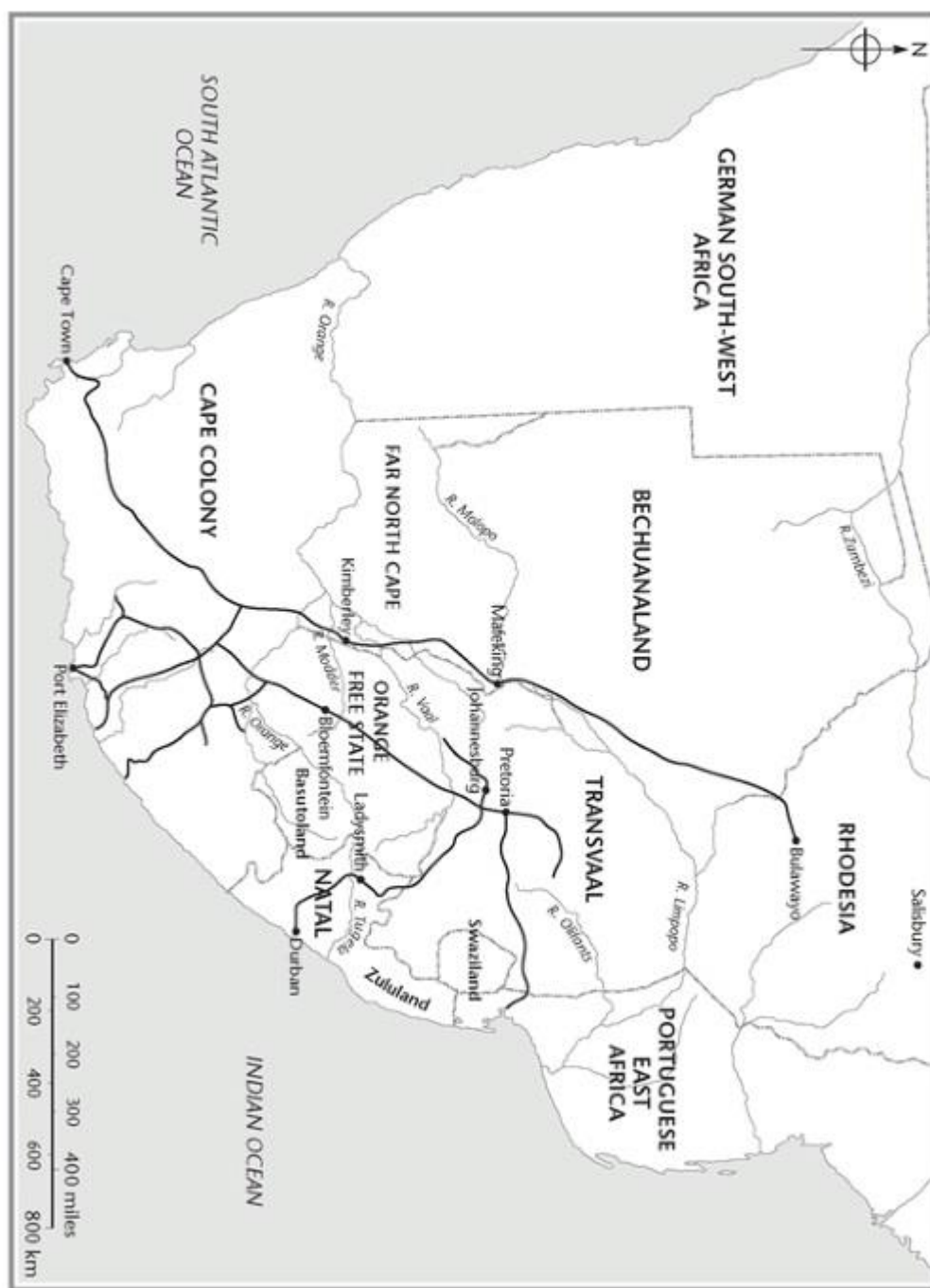


Figura 10 – Ferrovias envolvidas na Guerra dos Bôeres (1899-1902)³²⁰

³²⁰ Fonte: WOLMAR, Christian. *Engines of War. How Wars Were Won and Lost on the Railways*. New York: Public Affairs, 2010.

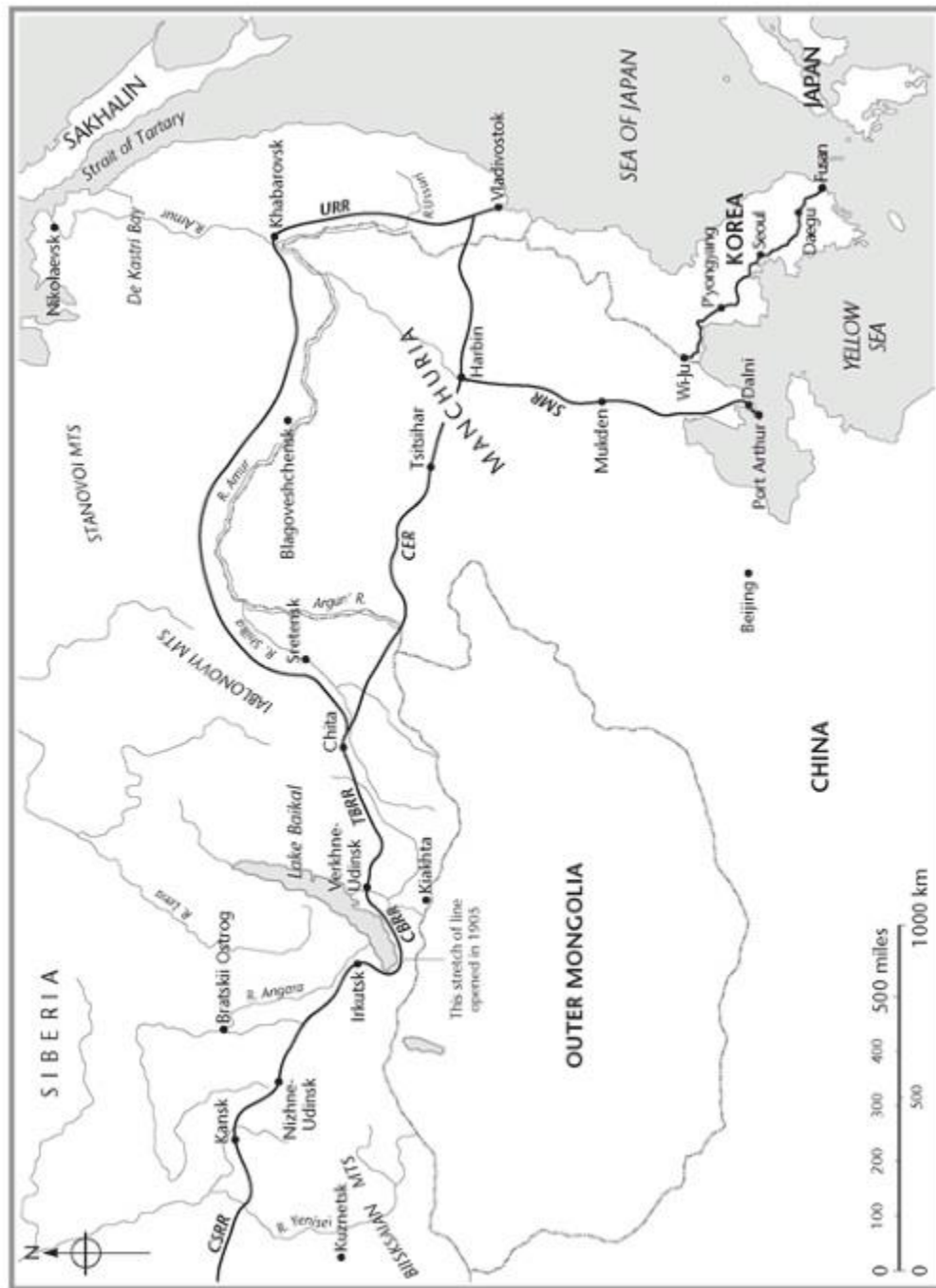


Figura 11 – Ferrovias envolvidas na Guerra Russo-Japonesa (1904-1905)³²¹

³²¹ Fonte: Wolmar, Christian. *Engines of War. How Wars Were Won and Lost on the Railways*. New York: Public Affairs, 2010.

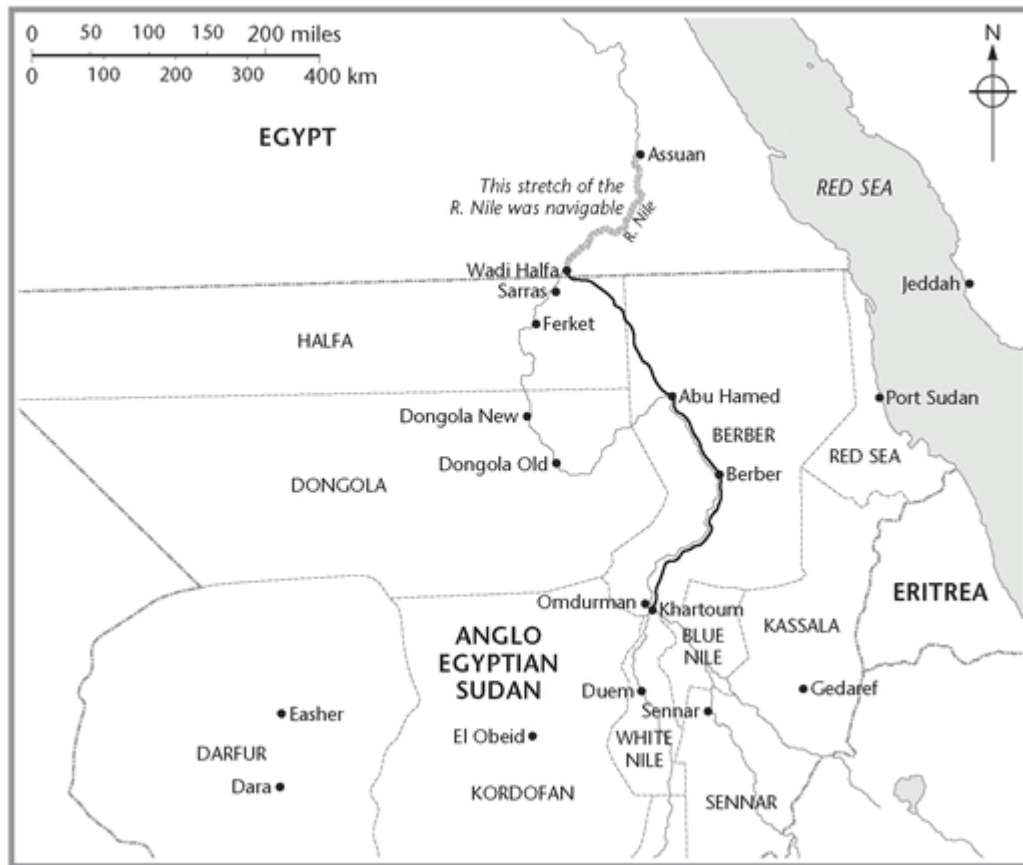


Figura 12 – Ferrovias envolvida na retomada do Sudão pelos Britânicos (1885)³²²

³²² Fonte: Wolmar, Christian. *Engines of War. How Wars Were Won and Lost on the Railways*. New York: Public Affairs, 2010.

Bibliografia

ACEMOGLU, Daron; ROBINSON, James A.; WOREN, Dan. *Why nations fail: the origins of power, prosperity, and poverty*. New York: Crown Business, 2012.

ANDERSON, Benedict. *Imagined communities: Reflections on the origin and spread of nationalism*. Verso Books, 2006.

ANDERSON, Olive. II. *Great Britain and the Beginnings of the Ottoman Public Debt, 1854–55*. *The Historical Journal*, v. 7, n. 01, p. 47-63, 1964.

ARRIGHI, Giovanni. *O Longo Século XX: Dinheiro, Poder e as Origens Do Nosso Tempo*. Rio de Janeiro e São Paulo: Contraponto; UNESP, 1996.

ARRIGHI, Giovanni; HOPKINS, Terence K.; WALLERSTEIN, Immanuel Maurice. *Antisystemic movements*. London: Verso, 1989.

BAKUNIN, Mikhail Aleksandrovich. *Bakunin: Statism and Anarchy*. Cambridge University Press, 1990.

BALIBAR, Etienne; WALLERSTEIN, Immanuel Maurice. *Race, nation, class: ambiguous identities*. London: Verso, 1991.

BAUGH, Daniel A. *Naval Power: what gave the British navy superiority?*. Em: *Prados de la Escosura, Leandro. (org) Exceptionalism and Industrialization: Britain and its European Rivals, 1688-1815*. New York: Cambridge University Press, 2004

BAXTER, R. Dudley. *Railway extension and its results*. *Journal of the Statistical Society of London*, 1866: 549-595.

BENJAMIN, Daniel K.; KOCHIN, Levis A. *War, prices, and interest rates: A martial solution to Gibson's paradox*. In: *A retrospective on the classical gold standard, 1821-1931*. University of Chicago Press, 1984. p. 587-612.

BISHOP, Denis; DAVIES, William James Keith. *Railways and war before 1918*. London: Blandford Press, 1972.

BLOXHAM, Donald. *The great game of genocide: Imperialism, nationalism, and the destruction of the Ottoman Armenians*. Oxford University Press, 2005.

BÖHME, Helmut. IV. *Big-Business Pressure Groups and Bismarck's Turn to Protectionism, 1873–79*. *The Historical Journal*, v. 10, n. 02, p. 218-236, 1967.

BREUILLY, John. *Nationalism and the State*. Manchester University Press, 1993.

BREZIS, Elise S. *Foreign capital flows in the century of Britain's industrial revolution: new estimates, controlled conjectures*. The Economic History Review 48.1, 1995, 46-67.

BUCKLEY, Jerome Hamilton. *The triumph of time: a study of the Victorian concepts of time, history, progress, and decadence*. Belknap Press of Harvard University Press, 1966.

BUKHARIN, Nikolai. *A Economia Mundial e O Imperialismo*. São Paulo: Abril Cultural, 1984.

BURTON, Antoinette M. *Burdens of history: British feminists, Indian women, and imperial culture, 1865-1915*. University of North Carolina Press, 1994.

CAIN, P. J. e HOPKINS, A. G. *Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas I: The Old Colonial System, 1688-1850*. Em: *The Economic History Review*, New Series, Vol. 39. No. 4, 1986. Blackwell Publishing. Disponível em: www.jstor.org/stable/2596481. Acessado em 09/07/2012.

CAIN, P. J. e HOPKINS, A. G. *Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas II: New Imperialism, 1850-1945*. Em: *The Economic History Review*, New Series, Vol. 40. No. 1, 1987. Blackwell Publishing. Disponível em: www.jstor.org/stable/2596293. Acessado em 03/07/2012.

CASSON, Mark. *The world's first railway system: enterprise, competition, and regulation on the railway network in Victorian Britain*. New York: Oxford University Press, 2009.

CEADEL, Martin. *Semi-detached idealists: the British peace movement and international relations, 1854-1945*. Oxford University Press, 2000.

CHANDLER, Alfred D. Jr. *Scale and Scope: the dynamics of industrial capitalism*. Cambridge: Harvard University Press, 1990.

CHAPMAN, Stanley D. *The rise of merchant banking*. New York: Routledge, 1984.

CHAPMAN, Stanley D. *Merchant enterprise in Britain: From the industrial revolution to World War I*. Cambridge University Press, 2004.

CLARK, Christopher. *The sleepwalkers: how Europe went to war in 1914*. Penguin UK, 2012.

CLARK, David. *Urban world/global city*. London: Routledge, 2ed., 2003.

CONTI, Thomas V. *Os Donos de Escravos e o Gerenciamento Moderno*. Publicação online, outubro de 2013. Disponível em: <http://thomasconti.blog.br/2013/os-donos-de-escravos-e-o-gerenciamento-moderno/>, acessado em 8 de dezembro de 2014.

DAVIS, Mike. *Late Victorian holocausts: El Niño famines and the making of the third world*. London: Verso, 2002.

NORTH, D. C. *The Role of Transportation in the Economic Development of North America*. Em: *Les Grandes Voies Maritimes dans le Monde*. Commission Internationale d'Histoire Maritime, 1965.

DEANE, Phyllis; COLE, William Alan. *British economic growth, 1688-1959: trends and structure*. Vol. 8. Cambridge: Cambridge University Press, 1967.

DEQUECH, David. *Cognitive and cultural embeddedness: combining institutional economics and economic sociology*. *Journal of Economic Issues*, p. 461-470, 2003.

DOBBIN, Frank. *Forging industrial policy: The United States, Britain, and France in the railway age*. New York: Cambridge University Press, 1997.

DONALDSON, Dave. *Railroads of the Raj: Estimating the impact of transportation infrastructure*. London School of Economics & Political Science, Asia Research Centre, Working Paper No. 41. National Bureau of Economic Research, 2010.

ELEY, Geoff. *Reshaping the German right: radical nationalism and political change after Bismarck*. University of Michigan Press, 1980.

ENGERMAN, Stanley L.; GALLMAN, Robert E. (Ed.). *The Cambridge economic history of the United States*. Cambridge University Press, 2000.

ENGERMAN, Stanley L. O'BRIEN, Patrick K. *The Cambridge Economic History of Modern Britain, Volume I: Industrialization 1700-1860*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

ENGERMAN, Stanley L. SOKOLOFF, Kenneth L. *Technology and Industrialization 1790-1914*. Em: *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. 2: *The Long Nineteenth Century*. Editado por ENGERMAN, Stanley L. GALLMAN, Robert E. Nova York: Cambridge University Press, 2000.

ESTEBAN, Javier Cuenca. *The rising share of British industrial exports in industrial output, 1700-1851*. *The Journal of Economic History* 57, n. 04, 1997.

EVANS JR, Robert. *The economics of American Negro slavery*. In: *Aspects of Labor Economics*. Princeton University Press, 1962. p. 185-256.

EWANS, Martin. *European Atrocity, African Catastrophe: Leopold II, the Congo Free State and its Aftermath*. Psychology Press, 2002.

FEINSTEIN, Charles H. *Pessimism perpetuated: real wages and the standard of living in Britain during and after the Industrial Revolution*. *The Journal of Economic History* 58.03, 1998: 625-658.

FERGUSON, Niall. *The House of Rothschild: Volume 1: Money's Prophets: 1798-1848*. Penguin, 1999.

FERGUSON, Niall. *The House of Rothschild: Volume 2: The World's Banker: 1849-1999*. Penguin, 2000.

FRADER, Laura Levine. *The industrial revolution: a history in documents*. Oxford University Press, 2006.

FRANCO, Thiago F. *Imperialismo Capitalista em Três Atos: investigações sobre o capitalismo*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Econômico. IE/ Unicamp, Campinas, 2011.

GALENSON, David W. *The rise and fall of indentured servitude in the Americas: an economic analysis*. The Journal of Economic History, v. 44, n. 01, p. 1-26, 1984.

GALLAGHER, John; ROBINSON, Ronald. *The imperialism of free trade*. The Economic History Review, v. 6, n. 1, p. 1-15, 1953.

GATES, David. *Warfare in the Nineteenth Century*. Palgrave Macmillan, 2001.

GODWIN, George. *An Appeal to the Public, on the Subject of Railways*. Vol. 39. J. Weale, J. Williams, 1837.

HAMMARLUND, Per A. *Liberal internationalism and the decline of the state: the thought of Richard Cobden, David Mitrany, and Kenichi Ohmae*. New York: Palgrave Macmillan, 2005.

HANES, William Travis; SANELLO, Frank. *The opium wars: the addiction of one empire and the corruption of another*. Illinois: Sourcebooks, Inc., 2002.

HARLEY, Knick C. *Trade, discovery, mercantilism and technology*. Em: ENGERMAN, Stanley L. O'BRIEN, Patrick K. *The Cambridge Economic History of Modern Britain, Volume I: Industrialization 1700-1860*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004

HARRINGTON, Fred H. *The Anti-Imperialist Movement in the United States, 1898-1900*. The Mississippi Valley Historical Review, p. 211-230, 1935.

HARRIS, Susan K. *God's Arbiters: Americans and the Philippines, 1898-1902*. New York: Oxford University Press, 2011.

HAYNES, Sam; MORRIS, Christopher. *Manifest Destiny and Empire: American Antebellum Expansion*. College Station: Texas A&M University Press, 1997.

HILFERDING, Rudolf. *O Capital Financeiro*. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

HOBSBAWM, Eric. *A Era das Revoluções 1789 – 1848*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011a.

HOBSBAWM, Eric. *A Era do Capital 1848 – 1975*. 15ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011b.

HOBSBAWM, Eric. *A Era dos Impérios 1875 – 1914*. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011c.

HOBSBAWM, Eric. *Nações e Nacionalismos desde 1780*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2008.

HOBSBAWM, Eric. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Forense-Universitária, 2003.

HOBSON, John A. *Imperialism: a study*. London: James Nisbet & Co., 1902.

HOBSON, John A. *The scientific basis of imperialism*. Political Science Quarterly, v. 17, n. 3, p. 460-489, 1902.

HOCHSCHILD, Adam. *King Leopold's ghost: A story of greed, terror, and heroism in colonial Africa*. Houghton Mifflin Harcourt, 1999.

HORLINGS, Edwin. *Pre-industrial economic growth and the transition to an industrial economy*. Em: *Early modern capitalism: economic and social change in Europe, 1400–1800*, editado e organizado por Maarten Prak. Londres: Routledge, 2005.

HUMPHRIES, Jane. *Childhood and child labour in the British industrial revolution*. Cambridge University Press, 2010.

INIKORI, Joseph E. *Africans and the Industrial Revolution in England: A study in international trade and economic development*. Cambridge University Press, 2002.

JASTROW, Morris. *The war and the Bagdad railway*. London: JB Lippincott, 1918.

JEREMY, David J. *Damming the flood: British government efforts to check the outflow of technicians and machinery, 1780–1843*. Business History Review, v. 51, n. 01, p. 1-34, 1977.

KALIMTGIS, Konstandinos et al. *Dope, Inc: Britain's Opium War Against the US*. New York: New Benjamin Franklin House Publishing Company, 1978.

KENNEDY, Paul Michael. *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. Random House, 1987.

KENWOOD, A. G.; LOUGHEED, A. L. *The Growth of International Economy, 1820–2000: an introductory text*. 4a ed.; Londres: Routledge, 2001.

KINDLEBERGER, Charles P. *A financial history of Western Europe*. London: George Allen & Unwin, 1985.

KINDLEBERGER, Charles P.; ALIBER, Robert Z. *Manias, panics and crashes: a history of financial crises*. Palgrave Macmillan, 2011.

KNOLL, Katharina; SCHULARICK, Moritz; STEGER, Thomas Michael. *No Price Like Home: Global House Prices, 1870-2012*. 2014.

KRAMER, Paul A. *Empires, exceptions, and Anglo-Saxons: Race and rule between the British and United States empires, 1880–1910*. The Journal of American History, v. 88, n. 4, p. 1315-1353, 2002.

KUTZER, M. Daphne. *Empire's children: empire and imperialism in classic British children's books*. Routledge, 2004.

LENIN, Vladimir Ilitch. *O Imperialismo: etapa superior do capitalismo*. Campinas, São Paulo: FE/Unicamp, 2011.

LONG, Jason. *Rural-urban migration and socioeconomic mobility in Victorian Britain*. The Journal of Economic History, v. 65, n. 01, p. 1-35, 2005.

MACKENZIE, John. *The Partition of Africa: And European Imperialism 1880-1900*. Routledge, 2005.

MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of sea power upon history 1660-1783*. BoD—Books on Demand, 2010.

MARICHAL, Carlos. *Bankruptcy of Empire: Mexican Silver and the Wars Between Spain, Britain, and France, 1760-1810*. New York: Cambridge University Press, 2007.

MARIUTTI, Eduardo Barros. *Colonialismo, Imperialismo e o Desenvolvimento Econômico Europeu*. São Paulo: Hucitec, 2009.

MARIUTTI, Eduardo Barros. *Capital Comercial Autônomo: dinâmica e padrões de reprodução*. Textos para Discussão no. 214, IE: Campinas, 2012.

MARIUTTI, Eduardo Barros. *Interpretações clássicas do imperialismo*. Texto para Discussão no. 216, IE: Campinas, 2013.

MARIUTTI, Eduardo Barros. *Rosa Luxemburgo: capitalismo, reprodução ampliada e violência*. Textos para Discussão no. 228, IE:2014.

MARTIN, Susan M. *Palm oil and protest: an economic history of the Ngwa region, south-eastern Nigeria, 1800-1980*. Cambridge University Press, 2006.

MARX, Karl. *O Capital - Crítica da economia política, Volume I*. São Paulo: Centauro Editora, 2005.

MARX, Karl. *O 18 de Brumário de Luís Bonaparte*. São Paulo: Boitempo, 2011.

MATSUMOTO, Miwao. *Technology gatekeepers for war and peace: The British Ship Revolution and Japanese Industrialization*. New York: Palgrave MacMillan, 2006.

MAZZUCHELLI, Frederico. *A Contradição Em Processo: o Capitalismo e suas crises*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

MCCLINTOCK, Anne. *Couro Imperial: raça, gênero e sexualidade no embate colonial*. Campinas, Editora da Unicamp, 2010.

MCMEEKIN, Sean. *The Berlin-Baghdad express: the Ottoman Empire and Germany's bid for world power*. Massachussets: Harvard University Press, 2010.

MELVILLE, Herman. *Bartleby, the Scrivener*. Best Classic Books, 1980.

MIDGLEY, Clare. *Women against slavery: the British campaigns, 1780-1870*. Routledge, 2004.

MILES, Andrew; SAVAGE, Mike. *The remaking of the British working class, 1840-1940*. London: Routledge, 2013.

- MITCHELL, Brian R. *British Historical Statistics*. New York: Cambridge University Press, 1988.
- MITCHELL, Brian R. *European historical statistics, 1750-1970*. 7ed. London: Palgrave Macmillan, 2007.
- MITCHELL, Brian R. *International Historical Statistics: The Americas, 1750-2005*. 6ed. New York: Palgrave Macmillan, 2007.
- MLADEK, Klaus (Ed.). *Police forces: a cultural history of an institution*. Macmillan, 2007.
- MONTESQUIEU, Charles. *The Spirit of Laws – Complete Edition*. New York: Cosimo Classics, 2011.
- MORGAN, Kenneth. *Mercantilism and the British empire, 1688-1815*. Em: O'Brien, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002
- MOSES, A. Dirk (Ed.). *Empire, colony, genocide: conquest, occupation, and subaltern resistance in world history*. Berghahn Books, 2008.
- MURPHY, Antoin E. *Richard Cantillon: entrepreneur and economist*. Oxford University Press, 1987.
- NICKELS, Cameron C. *Civil War Humor*. Univ. Press of Mississippi, 2010.
- NAYAR, Pramod K. *Colonial voices: the discourses of Empire*. John Wiley & Sons, 2012.
- O'BRIEN, Patrick Karl & CLESSE, A; (orgs). *Two Hegemonies: Britain 1846-1914 and the United States 1941-2001*. Aldershot: Asghate, 2002.
- O'BRIEN, Patrick Karl (org). *The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914*. Oxford: Oxford University Press, 2002.
- OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. *Processo de Industrialização: do Capitalismo Originário Ao Atrasado*. São Paulo & Campinas: Editora Unesp; Unicamp, 2003.
- O'ROURKE, Kevin H. *Tariffs and growth in the late 19th century*. The Economic Journal, v. 110, n. 463, p. 456-483, 2000.
- OUTMAN, James L. OUTMAN, Elisabeth M.; MAY, Matthew. *Industrial Revolution: Biographies*. Vol. 2. Editora UXL, 2003.
- OUTMAN, James L; OUTMAN, Elisabeth M.; MAY, Matthey. *Industrial Revolution: Primary Sources*. Vol. 3. Editora UXL, 2003.
- PALMER, John McAuley. *Railroad Building as a Mode of Warfare*. The North American Review, p. 844-852, 1902.

PAREZO, Nancy J.; FOWLER, Don D. *Anthropology goes to the fair: the 1904 Louisiana Purchase Exposition*. University of Nebraska Press, 2007.

PARRY, Jonathan. *Benjamin Disraeli*. New York: Oxford University Press, 2007.

PATRIKEEFF, Felix; SHUKMAN, Harry. *Railways and the Russo-Japanese war: transporting war*. Londo: Routledge, 2007.

PENNYCOOK, Alastair. *English and the discourses of colonialism*. New York: Routledge, 2002.

PIERENKEMPER, Toni; TILLY, Richard. *The German Economy during the Nineteenth Century*. Nova York: Berghahn Books, 2004.

POHLSANDER, Hans A. *National monuments and nationalism in 19th century Germany*. Peter Lang, 2008.

POLANYI, Karl. *A Grande Transformação: as Origens da Nossa Época*. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

POOLEY, Colin; TURNBULL, Jean. *Migration and mobility in Britain since the eighteenth century*. Routledge, 2005.

PORTER, Andrew (Ed.). *The Oxford History of the British Empire, Volume III: The Nineteenth Century*. Oxford University Press, 2001

PRADO, Nelson. *O Capitalismo Financeiro*. Crítica Marxista, São Paulo: Xamã, v. 5, 1997, pp. 9-26.

PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro. (org) *Exceptionalism and Industrialization: Britain and its European Rivals, 1688–1815*. New York: Cambridge University Press, 2004.

PRAK, Maarten (Ed.). *Early modern capitalism: economic and social change in Europe 1400-1800*. Routledge, 2005.

ROBSON, John M. *Collected Works of John Stuart Mill*. Routledge, 1996.

RODRIGUEZ, Junius P., ed. *The Louisiana Purchase: A Historical and Geographical Encyclopedia*. ABC-CLIO, 2002.

ROHNER, Dominic; THOENIG, Mathias; ZILIBOTTI, Fabrizio. *War Signals: A Theory of Trade, Trust, and Conflict*. The Review of Economic Studies, v. 80, n. 3, p. 1114-1147, 2013.

ROSENTHAL, Caitlin C. *Slavery's Scientific Management: Accounting for Mastery*. Em: *Slavery's Capitalism*. Eds. Seth Rockman, S. Beckert, and D. Waldstreicher. University of Pennsylvania Press (mimeo).

ROSINSKI, Herbert. *The Role of Sea Power in Global Warfare of the Future*. Brassey's Naval Annual, 1947.

ROTHSTEIN, Morton. *Multinationals in the grain trade, 1850-1914*. Business and Economic History, v. 12, p. 85-93, 1983.

RUSKIN, John. *Time and Tide, by Weare and Tyne: Twenty-five Letters to a Working Man of Sunderland on the Laws of Work*. Allen & Unwin, 1867.

SAID, Edward W. *Orientalismo: o Oriente como invenção do Ocidente*. Editora Companhia das Letras, 2007.

SAID, Edward W. *Imperialismo e cultura*. São Paulo, Cia. das Letras, 1995.

SAUL, Samuel B. *The myth of the Great Depression, 1873-1896*. London: Macmillan, 1969.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The railway journey: The industrialization of time and space in the nineteenth century*. Univ of California Press, 2014.

SETON-WATSON, Hugh. *Nations and States. An Enquiry into the Origins of Nations and the Politics of Nationalism*. Boulder, Colo.: Westview Press. 1977.

SHAW, George Cumberland. *Supply in Modern War*. London: Faber & Faber, 1938.

SHOWALTER, D. E. *Railroads, Rifles, and the Unification of Germany*. Hamden, 1975.

SIMIQUELI, Roberto Resende. *Imperialismo do Livre-Comércio: elites, capitalismo financeiro e hegemonia internacional das teses Gallagher-Robinson e Cain-Hopkins*. Revista de Geopolítica, v. 2, n. 2, p. 88-108, 2011.

SIMIQUELI, Roberto Resende. *Entre as nações eo império: Smith, Cobden e os rumos do liberalismo britânico*. Dissertação de Mestrado, Unicamp: 2012.

SMITH, Mark Michael. *Mastered by the Clock: Time, Slavery, and Freedom in the American South*. Univ of North Carolina Press, 1997.

SPURR, David. *The rhetoric of empire: colonial discourse in journalism, travel writing, and imperial administration*. Durham: Duke University Press, 1996.

STERN, Philip J.; Wennerlind, Carl (Ed.). *Mercantilism reimaged: political economy in early modern Britain and its empire*. Oxford University Press, 2013.

SYLLA, Richard. *Experimental Federalism: The Economics of American Government, 1789-1914*. Em: *The Cambridge Economic History of the United States, vol. 2: The Long Nineteenth Century*. Editado por ENGERMAN, Stanley L. GALLMAN, Robert E. Nova York: Cambridge University Press, 2000.

SWEEZY, Paul M. *Teoria Do Desenvolvimento Capitalista: Princípios de Economia Política Marxista*. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

TAYLOR, Peter J. *World city network: a global urban analysis*. London: Routledge, 2004.

THOMAS, Amanda J. *The Lambeth Cholera Outbreak of 1848-1849: The Setting, Causes, Course and Aftermath of an Epidemic in London*. McFarland, 2009.

THOMAS, Keith. *Religion and the decline of magic: studies in popular beliefs in sixteenth and seventeenth-century England*. Penguin UK, 1991.

THOMPSON, William; WHEELER, Anna Doyle. *Appeal of One Half the Human Race, Women, Against the Pretensions of the Other Half, Men, To Retain Them in Political, and Thence in Civil And Domestic Slavery*. Londres, Printed for Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green; and Wheatley and Adlard, 1825.

THOREAU, Henry. *Desobedecendo, a desobediência civil e outros escritos*. Tradução e organização de José Augusto Drummond, Rio de Janeiro: Rocco, 1984

TILLY, R. H. *Capital formation in Germany in the Nineteenth Century*. Em: *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. VII, *The Industrial Economies: Labour, Capital and Enterprise, part I: Britain, France, Germany and Scandinavia*. Londres: Cambridge University Press, 1978.

TILLY, Charles. *Coerção, Capital e Estados Europeus*. São Paulo: Edusp, 1996.

TWOMEY, Michael J. *Employment in nineteenth century Indian textiles*. Explorations in Economic History, v. 20, n. 1, p. 37-57, 1983.

VAN CREVELD, Martin. *Supplying war: logistics from Wallenstein to Patton*. Cambridge University Press, 2004.

VILLELA, André Arruda. *Exclusivo metropolitano, "superlucros" e acumulação primitiva na Europa pré-industrial*. Topoi, v. 12, n. 23, p. 4-29, 2011.

WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in Sixteenth Century*. 4 vols. Vol. 1. Nova York: Academic Press, 1974.

WALLERSTEIN, Immanuel. *European universalism: The rhetoric of power*. London: The New Press, 2006.

WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern World-System: Centrist Liberalism Triumphant, 1789-1914*. 4 vols. Vol. 4. California: Academic Press, 2011.

WECHSBERG, Joseph. *The Merchant Bankers*. Dover Publications, 2014.

WEI, Yuan. *Chinese Account of the Opium War*. Shangai: Kelly & Walsh, Limited, 1888.

WHITE, A. Silva. *On the comparative value of African lands*. Read at a Meeting of the Royal Society of Edinburgh, 16th March 1891.

WILLIAMS, Chris; THOMPSON, Noel W. (Ed.). *Robert Owen and His Legacy*. University of Cardiff: University of Wales Press, 2011.

WIMMER, Andreas. *Waves of war: Nationalism, state formation, and ethnic exclusion in the modern world*. Cambridge University Press, 2012.

WOLF, Eric R. *Europe and the People without History*. University of California Press, 2010.

WOLMAR, Christian. *Engines of War. How Wars Were Won and Lost on the Railways*. New York: Public Affairs, 2010.

WOLMAR. *Blood, Iron, and Gold: How the Railroads Transformed the World*. New York: PublicAffairs, 2011.

WONG, John Yue-wo. *Deadly dreams: Opium and the Arrow war (1856-1860) in China*. New York: Cambridge University Press, 2002.