

## O MUNDO UNIFICADO

### II

*A burguesia, pelo rápido desenvolvimento de todos os instrumentos de produção, pelos meios de comunicação imensamente facilitados, arrasta todas as nações, mesmo as mais bárbaras, para a civilização... Em uma palavra, cria um mundo a sua própria imagem.*

K. Marx e F. Engels, 1848 <sup>1</sup>

*Como o comércio, a educação e toda a rápida divulgação de pensamento e conhecimento, seja pelo telégrafo ou pelo vapor, tudo mudaram, mal posso acreditar que o grande Criador prepare o mundo para se tornar uma nação, falando um único idioma, uma realização que fará com que os exércitos e os navios não sejam mais necessários.*

Presidente Ulysses S. Grant, 1873 <sup>2</sup>

*"Você precisava ter ouvido tudo que ele disse - eu preparava-me para viver numa montanha em algum lugar, no Egito ou na América".*

*"E então?" Stoltz observou friamente. "Você pode chegar no Egito em duas semanas e na América em três".*

*"Mas quem vai para a América ou o Egito? Os ingleses certamente, mas este é o jeito que o bom Deus os fez, e além disso, eles não têm onde morar no seu próprio país. Mas quem de nós iria sonhar em viajar para lá? Alguns desesperados, talvez, cujas vidas não valem nada para si mesmos.*

I. Goncharov, 1859 <sup>3</sup>

### I

Quando escrevemos a "história mundial" dos períodos precedentes, estamos na realidade fazendo uma soma das histórias das diversas partes do globo, que, de fato, elas haviam tomado conhecimento umas das outras, porém superficial e marginalmente, exceto quando os habitantes de uma região conquistaram ou colonizaram uma outra, como os europeus ocidentais fizeram com as Américas. É perfeitamente possível escrever a história antiga da África com apenas uma referência casual ao Extremo Oriente, com (exceto a costa ocidental e o Ca-

bo) pouca referência a Europa, mas não sem persistente referência ao mundo islâmico. O que acontecia na China era, até o século XVIII, irrelevante aos dirigentes políticos da Europa, exceção feita aos russos (mas não a alguns de seus grupos específicos de comerciantes); o que acontecia no Japão estava fora do conhecimento direto de todos, exceto de um punhado de mercadores holandeses que tinham tido permissão para ali manter um entreposto, entre o século XVI e meados do século XIX. Inversamente, a Europa era para o Império Celeste apenas uma região de bárbaros felizmente bastante longínqua para não colocar nenhum problema, como, por exemplo, especificar o grau de sua fiel subserviência ao Imperador, apesar de levantar alguns problemas de administração para os funcionários responsáveis por alguns portos. Por esta razão, mesmo entre algumas regiões onde havia razoável interação, muito podia ser posto de lado sem grande inconveniência. Para quem na Europa ocidental – mercadores ou estadistas – era importante saber o que se passava nas montanhas da Macedônia? Se a Líbia fosse inteiramente engolida por algum cataclisma natural, que real diferença isso faria para alguém, mesmo para o Império Otomano, do qual era tecnicamente uma parte, ou entre os mercadores do Levante de várias nações?

A falta de interdependência entre as várias partes do globo não era simplesmente uma questão de ignorância, apesar do que, fora da região em questão e freqüentemente dentro dela, a ignorância do "interior" ainda era considerável. Mesmo em 1848, imensas áreas de vários continentes estavam marcadas em branco, inclusive nos melhores mapas europeus – principalmente no que diz respeito a África, Ásia central, o interior da América do Sul e partes da América do Norte e Austrália, sem mencionar os quase totalmente inexplorados Ártico e Antártico. Os mapas que fossem desenhados por qualquer outro cartógrafo teriam mostrado espaços ainda maiores do desconhecido; para isso, os funcionários chineses, mercadores e *coureurs de bois* de cada interior dos continentes conheciam bem mais sobre algumas áreas, fossem grandes ou pequenas, do que os europeus, mesmo que a soma global de seus conhecimentos geográficos fosse bem mais exígua. Conseqüentemente, a adição meramente aritmética de tudo que um *expert* conhecesse sobre o mundo seria um mero exercício acadêmico. Não era uma coisa de se encontrar: de fato, não era, mesmo em termos de conhecimento geográfico, *um mundo*.

Ignorância era mais um sintoma que uma causa da falta de unidade no mundo. Refletia simultaneamente a falta de relações diplomáticas, políticas e administrativas, que eram demasiado tênues (A Bíblia de referência diplomática, genealógica e política, o *Almanach de Gotha*, apesar de cuidadoso em reportar o pouco que fosse conhecido sobre as ex-colônias que tinham se tornado repúblicas nas Américas, não incluía a Pérsia antes de 1859, China antes de 1861, Japão antes de 1863, Libéria antes de 1868 e Marrocos antes de 1871. O reino do Sião entrou apenas em 1880). Refletia também a fraqueza

dos laços econômicos. É verdade que o "mercado mundial", aquela pré-condição crucial e característica da sociedade capitalista, estava já por longo tempo e desenvolvendo. O comércio internacional (isto é, a soma total de todas as exportações e importações de todos os países dentro da competência das estatísticas econômicas européias daquele período) havia ultrapassado o dobro em valor entre 1720 e 1780. No período da Revolução Dual (1780-1840) tinha mais que triplicado – notando-se que este crescimento substancial era modesto em comparação a nosso período de estudo. Por volta de 1870, o valor do comércio externo para cada cidadão do Reino Unido, França, Alemanha, Áustria e Escandinávia era entre quatro e cinco vezes o que havia sido em 1830; para cada holandês e belga, três vezes maior; e mesmo para cada cidadão dos Estados Unidos – um país para o qual o comércio externo era de importância marginal – bem mais do dobro. No decorrer da década de 1870, uma quantidade anual de cerca de 88 milhões de toneladas de mercadorias foi trocada entre as nações mais importantes, comparadas com as 20 milhões de 1840. 31 milhões de toneladas de carvão atravessaram os mares, comparadas a 1,4 milhão; 11,2 milhões de toneladas de trigo, comparadas a menos de 2 milhões; 6 milhões de toneladas de ferro comparadas a um milhão; e mesmo – antecipando o século XX – 1,4 milhão de toneladas de petróleo, que era desconhecido do comércio internacional em 1840.

Vamos medir a rede das trocas econômicas entre partes do mundo mais precisamente. As exportações britânicas para a Turquia e o Oriente Médio cresceram de 3,5 milhões de libras em 1848 para um máximo de 16 milhões em 1870; para a Ásia, de 7 milhões para 41 milhões em 1875; para as Américas Central e do Sul, de 6 milhões para 25 milhões em 1872; para a Índia, de perto de 5 milhões para 24 milhões em 1875; para a Austrália, de 1,5 milhão para mais de 20 milhões em 1875. Em outras palavras, em 35 anos, o valor das trocas entre a mais industrializada das economias e as regiões mais atrasadas ou remotas do mundo havia se multiplicado por seis. Isso evidentemente não é muito impressionante pelo que temos hoje em dia, mas o volume em números absolutos ultrapassava tudo que podia ter sido previsto anteriormente. A rede que unia as várias regiões do mundo visivelmente apertava.

Definir precisamente quanto o processo contínuo de exploração, que gradualmente preencheu os espaços vazios nos mapas, estava interligado com o crescimento do mercado mundial é uma questão complexa. Parte era subproduto da política externa, parte produto de entusiasmo missionário, parte de curiosidade científica e, para o fim de nosso período, parte de iniciativa jornalística e editorial. Portanto, nem J. Richardson (1787-1865), H. Barth (1821-65) e A. Overweg (1822-52), que tinham sido enviados pelo Ministério de Relações Exteriores britânico para explorar a África central em 1849, nem o grande David Livingstone (1813-73), que cruzou o coração daquele que ainda era conhecido como o "continente escuro" de 1840 a 1873, pa-

trocinado pelo cristianismo calvinista, nem Henry Morton Stanley (1841-1904), o jornalista do *New York Herald*, que foi descobrir o paradeiro de Livingstone (não ele, especialmente!), nem S. W. Baker (1821-92) e J. H. Speke (1827-64), cujos interesses eram mais puramente geográficos ou aventureiros, estavam ou poderiam estar desinformados da dimensão econômica de suas viagens. Como um monsenhor francês com interesses missionários colocou:

"O bom Deus não precisa de nenhum homem, e a propagação do Evangelho ocorre sem ajuda humana; entretanto, redundaria em glória para o comércio europeu se tal viesse trazer ajuda na tarefa de superar as barreiras que impedem o caminho da evangelização..."<sup>4</sup>

Explorar significava não apenas conhecer, mas desenvolver, trazer o desconhecido e, por definição, os bárbaros e atrasados para a luz da civilização e do progresso; vestir a imoralidade da nudez selvagem com camisas e calças, com uma providencial e beneficente manufatura de Bolton e Roubaix, levar as mercadorias de Birmingham que inevitavelmente arrastavam a civilização para onde quer que fossem.

Realmente, o que chamamos de "exploradores" de meados do século XIX eram apenas alguns subgrupos bem conhecidos, mas numericamente pouco importantes, de um número muito maior de homens que abriram o planeta ao conhecimento. Eram os que viajavam em áreas onde o desenvolvimento econômico e o lucro eram ainda insuficientemente atraentes para fazer substituir o "explorador" pelo comerciante (europeu), explorador de minérios, o construtor de estradas de ferro e telégrafo e, mais tarde, se o clima provasse adequado, o colono branco. "Exploradores" dominaram a cartografia do interior da África, porque o continente, para o Oeste, estava desprovido de qualquer óbvia razão econômica entre a abolição do tráfico negreiro e a dupla descoberta, de um lado de pedras preciosas e metais (no sul) e de outro lado, do valor econômico de certos produtos primários que só podiam crescer ou ser cultivados em climas tropicais, estando ainda muito longe da produção sintética. Nada ali era de grande significação ou promessa até a década de 1870, mas parecia inconcebível que um continente tão vasto e tão subutilizado não viesse, mais cedo ou mais tarde, a provar ser uma fonte de riqueza e lucro. (Afinal, as exportações britânicas para a África ao sul do Sahara tinham aumentado em cerca de 1,5 milhão de libras no final de 1840 para cerca de 5 milhões em 1871 – vieram a dobrar na década de 1870, para atingir 10 milhões no começo de 1880 – o que, de forma alguma, podia ser considerado como pouco promissor.) Os "exploradores" também dominaram a abertura da Austrália, porque o deserto interior era vasto, vazio e, até meados do século XX, desprovidos de óbvias fontes de exploração econômica. Por outro lado, os oceanos do mundo cessaram (exceto o Ártico – o Antártico atraiu pouca atenção neste período) de preocupar os "exploradores". (O incentivo ali era largamente

econômico – a busca de uma passagem praticável Norte-Oeste e Norte-Este para navios entre o Atlântico e o Pacífico que pudesse, como os vôos transpolares de nossos dias – economizar um bom tempo e, portanto, dinheiro. A busca do Pólo Norte não era, neste período, desejada com grande persistência.) A grande extensão das rotas de navios, e sobretudo a colocação dos grandes cabos submarinos implicavam naquilo que pode ser chamado propriamente de exploração.

O mundo em 1875 era portanto mais conhecido do que nunca fora antes. Mesmo em nível nacional, mapas detalhados (a maior parte iniciados por razões militares) podiam ser agora encontrados na maioria dos países desenvolvidos: a publicação do empreendimento pioneiro neste setor, os mapas da Inglaterra da Ordnance Survey – mas não ainda da Escócia e Irlanda – tinha sido completada em 1862. Porém, mais importante que o mero conhecimento, as mais remotas partes do mundo estavam agora começando a ser interligadas por meios de comunicação que não tinham precedentes pela regularidade, pela capacidade de transportar vastas quantidades de mercadorias e número de pessoas e, acima de tudo, pela velocidade: a estrada de ferro, o barco a vapor, o telégrafo.

Por volta de 1872, os meios de comunicação tinham chegado ao triunfo previsto por Júlio Verne: a possibilidade de fazer a volta ao mundo em 80 dias, evitando os inúmeros contratempos que perturbaram o indomável Phileas Fogg. Os leitores podem recordar a rota do imperturbável viajante. Ele foi de trem e barco a vapor, através da Europa, de Londres a Brindisi, e em seguida de barco, através do recém-aberto Canal de Suez (uma estimativa de sete dias). A viagem de barco de Suez a Bombaim iria tomar-lhe 30 dias. A viagem de trem de Bombaim a Calcutá deveria, se não fosse a falha em completar um trecho do caminho, tomar-lhe três dias. Dali em diante, pelo mar para Hong-Kong, Yokohama e através do Pacífico até São Francisco era ainda um longo caminho de 41 dias. Então, com a estrada de ferro transamericana que acabava de ser completada em 1869, somente os perigos ainda não completamente dominados, representados pelas hordas de bisões e os índios, estavam entre o viajante e uma viagem normal de sete dias para Nova York. O resto da viagem – o Atlântico para atingir Liverpool e o trem para Londres – não teria causado problemas se não fosse a necessidade do suspense ficcional. Aliás, um agente de viagens americano ofereceu uma volta-ao-mundo similar não muito depois.

Quanto teria durado esta viagem a Phileas Fogg em 1848? Ela teria de ter sido feita quase que inteiramente por via marítima, pois nenhuma estrada de ferro atravessava nenhum continente, e nem mesmo existiam no resto do mundo exceto nos Estados Unidos, onde elas não avançavam terra a dentro mais de 200 milhas. Os barcos a vela mais rápidos tomariam pelo menos uma média de 110 dias para uma viagem até Cantão por volta de 1870, quando já estavam no máximo da perfeição técnica; não poderiam nunca fazê-la em menos de 90 dias, mas sabia-se que já tinham feito em até 150 dias. Podemos

difícilmente imaginar uma circunavegação por volta de 1848 que, contando com a maior sorte possível, fosse feita em muito menos que 11 meses, ou seja, quatro vezes mais do que Phileas Fogg, sem contar o tempo despendido em portos.

Este progresso no tempo despendido em viagens de longa distância era relativamente modesto, especialmente por causa do pouco avanço observado nas velocidades marítimas. O tempo médio gasto por um vapor transatlântico entre Liverpool e Nova York, em 1851, era de 14 a 12 dias e meio; era substancialmente o mesmo em 1873, embora a linha White Star orgulhosamente garantisse poder encurtá-lo para 10 dias.<sup>5</sup> Exceto onde a própria distância fosse encurtada, como no caso do canal de Suez, Fogg não poderia esperar fazer melhor do que um viajante em 1848. A verdadeira transformação deu-se em terra – através das estradas de ferro, e assim mesmo não pelo aumento da velocidade tecnicamente possível das locomotivas, mas pela extraordinária extensão da construção de linhas de estradas de ferro. As locomotivas de 1848 eram de fato mais lentas que as de 1870, mas já atingiam Holyhead a partir de Londres em oito horas e meia, ou seja, três horas e meia a mais do que em 1974. (Em 1865, entretanto, Sir William Wilde – pai do famoso Oscar e um notável pescador – poderia sugerir a seus leitores londrinos um fim-de-semana em Connemara para pescaria.) Todavia, a locomotiva, tal como existia em 1830, era uma máquina de extraordinária eficiência. Mas o que não existia fora da Inglaterra, em 1848, era algo parecido a uma rede ferroviária.

## II

O período que este livro trata viu a construção de tais redes ferroviárias quase que por toda a Europa, nos Estados Unidos e mesmo em uns poucos outros lugares do mundo. Os quadros seguintes, o primeiro apresentando uma visão geral e o segundo ligeiramente mais detalhado, falam por si mesmos. Em 1845, fora da Europa, o único país "subdesenvolvido" a possuir uma milha que fosse de estrada de ferro era Cuba. Em 1855 havia linhas em todos os cinco continentes, apesar de na América do Sul (Brasil, Chile, Peru) serem dificilmente visíveis. Em 1865, a Nova Zelândia, Argélia, México e África do Sul já tinham suas primeiras estradas de ferro, e por volta de 1875, enquanto Brasil, Argentina, Peru e Egito tinham perto de mil milhas ou mais de trilhos, Ceilão, Java, Japão e mesmo o remoto Taiti já tinham adquirido suas primeiras linhas. Enquanto isso, por volta de 1875, o mundo possuía 62 mil locomotivas, 112 mil vagões de passageiros, meio milhão de vagões de carga transportando, como era estimado, 1.371 milhões de passageiros e 715 milhões de toneladas de mercadorias ou, em outras palavras, nove vezes mais do que era carregado anualmente por via marítima (média) naquela década. A época que estudamos era, em termos quantitativos, a primeira autêntica idade das estradas de ferro.

**VIAS FERREAS EM MILHAS**  
(milhares de milhas)

	1840	1850	1860	1870	1880
Europa	1,7	14,5	31,9	63,3	101,7
América do Norte	2,8	9,1	32,7	56,0	100,6
Índia	—	—	0,8	4,8	9,3
Resto da Ásia	—	—	—	—	—*
Australásia	—	—	—*	1,2	5,4
América Latina	—	—	—*	2,2	6,3
África (inc. Egito)	—	—	—*	0,6	2,9
Total mundial	4,5	23,6	66,3	128,2	228,4

\* Menos de 500 milhas.

Fonte: M. Mulhall, *A Dictionary of Statistics*, London, 1892, p. 495

**O PROGRESSO DA CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS DE FERRO**

	1845	1855	1865	1875
<i>Número de países na Europa</i>				
com estradas de ferro	9	14	16	18
com mais de 1.000 km. de trilhos	3	6	10	15
com mais de 10.000 km. de trilhos	—	3	3	5
<i>Número de países nas Américas</i>				
com estradas de ferro	3	6	11	15
com mais de 1.000 km. de estradas de ferro	1	2	2	6
com mais de 10.000 km. de estradas de ferro	—	1	1	2
<i>Número de países na Ásia</i>				
com estradas de ferro	—	1	2	5
com mais de 1.000 km. de estradas de ferro	—	—	1	1
com mais de 10.000 km. de estradas de ferro	—	—	—	1
<i>Número de países na África</i>				
com estradas de ferro	—	1	3	4
com mais de 1.000 km. de estradas de ferro	—	—	—	1
com mais de 10.000 km. de estradas de ferro	—	—	—	—

Fonte: F. X. von Neumann-Spallart, *Übersichten der Weltwirtschaft*, Stuttgart 1880, p. 336. "Eisenbahnstatistik", *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, 2nd. ed, Jena 1900.

A construção de grandes troncos ferroviários naturalmente ganhou a maior parte da publicidade. Era, realmente, o maior conjunto de obras públicas existente e um dos mais sensacionais feitos da engenharia conhecido até então na história. Quando as ferrovias deixaram a topografia inexistente da Inglaterra, suas realizações técnicas passaram a ser até mais sensacionais. A ferrovia do Sul de Viena e Trieste, atravessava o passo de Semmering a uma altura de quase 3 mil pés em 1854; em 1871, trilhos atravessando os Alpes atingiam elevações de até 4.500 pés; em 1869, a Union Pacific atingia 8.600 pés atravessando as Rochosas; e em 1874, o triunfo do conquistador Henry Meiggs (1811-77), a Estrada de Ferro Central do Peru corria lentamente a uma altura de 15.840 pés. Assim como atingiam os picos, elas perfuravam as montanhas, transformando em anãs as modestas passagens das primeiras estradas de ferro inglesas. O primeiro dos grandes túneis dos Alpes, o do Monte Cenis, tinha sido iniciado em 1857 e completado em 1870, e suas sete milhas e meia foram percorridas pelo primeiro trem postal subtraindo 24 horas da distância até Brindisi (um expediente utilizado por Philleas Fogg, como lembramos).

E impossível não partilhar a sensação de excitação, autoconfiança e orgulho que empolgava os que viveram através desta época heróica dos engenheiros, como quando a estrada de ferro ligou pela primeira vez o Passo de Calais ao Mediterrâneo, ou como quando tornou-se possível viajar de trem para Sevilha, Moscou, Brindisi, e também quando os trilhos de ferro percorreram o caminho do Oeste através das pradarias e montanhas norte-americanas, através do subcontinente indiano na década de 1860, descendo o vale do Nilo e varando o interior da América Latina na década de 1870.

Como podemos negar admiração por estas tropas de choque da industrialização que construíram tudo isso, aos exércitos de camponeses freqüentemente organizados de forma cooperativa que, com pá e picareta moveram terra e pedras numa quantidade inimaginável, aos capatazes profissionais ingleses e irlandeses que construíram linhas longe de seus países, aos maquinistas e mecânicos de Newcastle ou Bolton que partiram para longe para construir as novas linhas de ferro da Argentina ou Nova Gales do Sul? Como podemos não nos emocionar com os exércitos de *coolies*\* que deixaram seus ossos ao longo de cada milha de trilhos? Hoje, o belo filme *Pather Panchali* de Satyajit Ray (baseado numa novela bengalesa do século-XIX) nos permite recapturar a maravilha da primeira máquina a vapor, um maciço dragão de ferro, a própria força do mundo industrial irresistível e inspiradora, fazendo seu caminho onde nada previamente havia passado, exceto mulas e carroças.

Também não podemos deixar de nos tocar pelos homens duros com chapéus que organizaram e presidiram estas vastas transformações do panorama humano – material e espiritual. Thomas Brassey (1805-70),

---

\* *coolies* - trabalhador hindu ou chinês. (N.T.)



que chegou a empregar oito mil homens em cinco continentes, foi apenas o mais conhecido destes empreendedores. A lista de suas empresas pelo mundo afora equivale às honras de batalhas de campanha dos generais em dias menos luminosos: Prato e Pistoia, Lions e Avinhão, a estrada de ferro norueguesa, a Jutlândia, o grande tronco do Canadá, Bilbao e Miranda, Bengala do Leste, Maurício, Queensland, Argentina central, Lemberg e Czernowitz, estrada de ferro de Delhi, Boca e Barracas, Varsóvia e Terespol, as docas de Callao.

O "romance da indústria"; uma frase que gerações de oradores públicos iria gastar e fazer perder seu sentido original, cercava até banqueiros, financistas, empreendedores que apenas proviam o dinheiro para a construção das estradas. Homens como George Hudson (1800-71) ou Barthel Strousberg (1823-84) estouraram na bancarrota assim como antes na riqueza e proeminência social. Seus colapsos tornaram-se pontos de referência na história econômica. (Nenhuma tolerância entretanto pode ser concedida aos genuínos *robber barons*\* tais como os homens de estrada de ferro americanos – Jim Fisk (1834-72), Jay Gould (1836-92), Commodore Vanderbilt (1794-1877) etc. – que apenas compraram e exploraram as estradas de ferro existentes assim como qualquer outra coisa sobre a qual pudessem pôr as mãos.) E difícil negar admiração mesmo pelos escroques mais evidentes entre os construtores de estradas. Henry Meiggs era sem dúvida um aventureiro desonesto, tendo deixado atrás de si uma estrada de contas não-pagas, subornos e despesas luxuosas ao longo de todo o lado ocidental dos continentes americanos, mais freqüentemente nos centros de vilania e exploração como São Francisco e Panamá do que entre respeitáveis homens de negócios. Mas pode alguém que tenha visto a Estrada de Ferro Central do Peru negar a grandeza da concepção e realização desta imaginação romântica e marota?

Esta combinação de romantismo, empreendimento e finança era talvez mais dramaticamente colocada pela seita francesa dos Saintsimonistas. Estes apóstolos da industrialização transformaram-se especialmente depois do fracasso da revolução de 1848, de um grupo de crentes que os colocou nos livros de história como os "socialistas utópicos", em um dinâmico e corajoso grupo de empreendedores conhecidos como "capitães de indústria", mas acima de tudo como construtores de rede de comunicações. Eles não eram os únicos a sonhar com um mundo ligado pelo comércio e tecnologia. Estados improváveis como centros de comércio global, como por exemplo o Império dos Habsburgos sem acesso ao mar, produziram o *Austrian Lloyd* de Trieste, cujos navios, antecipando o ainda não-construído canal de Suez, chamavam-se *Bombay* e *Calcutta*. E foi um saintsimoniano, F. M. de Lesseps (1805-94), que construiu o canal de Suez e planejou o canal do Panamá, para seu azar mais tarde.

---

\* *Robber Baron* - "Barão Medieval". (N.T.)

Os irmãos ísaac e Émile Pereire iriam-se tornar conhecidos sobretudo como financistas aventureiros que se fizeram sozinhos no império de Napoleão III. O próprio Émile havia supervisionado a construção da primeira estrada de ferro francesa em 1837, vivendo num apartamento sobre as obras, e apostando na demonstração da superioridade do novo meio de transporte. Durante o segundo império os Pereire iriam construir linhas de estradas de ferro por todo o continente num duelo titânico com o mais conservador dos Rothschild, que veio a arruiná-los (1869). Outro saintsimoniano, P. F. Talabot (1789-1885), construiu entre outras coisas as linhas do sudeste francês, as docas de Marselha e as linhas húngaras, além de comprar as balsas ultrapassadas pela ruína do comércio fluvial no Ródano, esperando usá-las numa frota comercial ao longo do Danúbio em direção ao Mar Negro — um projeto vetado pelo Império dos Habsburgos. Tais homens pensavam em termos de continentes e oceanos. Para eles, o mundo era um única coisa, interligado por trilhos de ferro e máquinas a vapor, pois seus horizontes comerciais eram como seus sonhos sobre o mundo. Para tais homens, destino, história e lucro eram uma e a mesma coisa.

De um ponto de vista global, a rede de troncos ferroviários permanecia suplementar à de navegação internacional. Tal como existia na Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual estes bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo. O transporte marítimo, como já vimos, não se tornou notavelmente rápido em nosso período. Sua lentidão técnica é indicada pelo fato, hoje bem conhecido, de que o transporte marítimo a vela havia continuado a manter-se frente ao navio a vapor de forma surpreendente, graças aos progressos tecnológicos menos dramáticos mas substanciais na sua própria eficiência. O vapor tinha-se expandido extraordinariamente, de cerca de 14% do transporte mundial em 1840 para 49% em 1870, mas a vela ainda estava ligeiramente na frente. Somente na década de 1870, e sobretudo na de 1880, é que saiu fora do páreo. (Pelo final desta última década, a vela tinha sido reduzida para aproximadamente 25% do transporte global.) O triunfo do barco a vapor era essencialmente o da marinha mercante britânica, ou melhor, da economia britânica que estava por detrás dele. Em 1840 e 1850, barcos britânicos fizeram aproximadamente um quarto da tonelagem a vapor nominal do mundo; em 1870, perto de um terço; em 1880, mais da metade. Em outras palavras, entre 1850 e 1880 a tonelagem a vapor britânica cresceu por volta de 1.600%, e a do resto do mundo por 440%. Isso era razoavelmente natural. Se alguma carga fosse e viesse a ser despachada de Callao, Shangai ou Alexandria, a probabilidade era de que fosse destinada para a Grã-Bretanha. E muitos navios estavam carregados. 1.250 milhões de toneladas (900 mil inglesas) passaram através do canal de Suez em 1874 — no primeiro ano de operação haviam passado menos de meio milhão. O tráfego regular através do Atlântico Norte era ainda maior: 5,8 milhões

de toneladas entraram pelos três principais portos da costa leste dos Estados Unidos em 1875.

Trilhos e navios transportavam mercadorias e pessoas. Porém, a transformação tecnológica mais sensacional de nosso período estava na comunicação de mensagens através do telégrafo elétrico. Este invento revolucionário parece que estava pronto para ser descoberto em meados da década de 1830. Em 1836-37 foi inventado quase que simultaneamente por um número de diferentes pesquisadores, dos quais Cooke e Wheatstone foram os mais imediatamente bem sucedidos. Em poucos anos, era aplicado nas estradas de ferro e, o que era mais importante, planos de linhas submarinas já eram considerados por volta de 1840, não se tornando porém praticáveis antes de 1847, quando então o grande Faraday sugeriu isolar os cabos com gutapercha. Em 1853 um austríaco, Gintl, e dois anos mais tarde outro, Stark, demonstraram que duas mensagens poderiam ser enviadas pelo mesmo fio nas duas direções; no final da década de 1850, um sistema para enviar duas mil palavras era adotado pela American Telegraph Company; em 1860, Wheatstone patenteava um telégrafo automático, ancestral dos telégrafos modernos e Telex.

A Inglaterra e os Estados Unidos já estavam aplicando esta nova invenção por volta de 1840, um dos primeiros exemplos de uma tecnologia desenvolvida por cientistas, e que dificilmente poderia ter sido desenvolvida sem base numa sofisticada teoria científica. As partes desenvolvidas da Europa adotaram-no rapidamente nos anos seguintes a 1848: Áustria e Prússia em 1849, Bélgica em 1850, França em 1851, Holanda e Suíça em 1852, Suécia em 1853, Dinamarca em 1854. A Noruega, Espanha, Portugal, Rússia e Grécia introduziram-no na segunda metade da década de 1850; Itália, Romênia e Turquia na década de 1860. As linhas familiares do telégrafo e os pólos multiplicaram-se: 2 mil milhas em 1849 no continente europeu, 15 mil em 1854, 42 mil em 1859, 80 mil em 1864, 111 mil em 1869. O mesmo ocorreu com as mensagens. Em 1852, menos de 250 mil foram enviadas em todos os seis países continentais onde havia sido introduzido, mas em 1869 a França e a Alemanha enviaram cada uma mais de 6 milhões, a Áustria mais de 4 milhões, Bélgica, Itália e Rússia mais de 2 milhões, e mesmo a Turquia e Romênia entre 600 mil e 700 mil cada uma<sup>6</sup>.

Entretanto, o desenvolvimento mais significativo era a construção de cabos submarinos, pioneiros através do Passo de Calais no início da década de 1850 (Dover-Calais 1851, Ramsgate-Ostend 1853), em distâncias cada vez maiores. Um cabo pelo Atlântico Norte havia sido proposto em meados da década de 1840 e veio a ser instalado em 1857-58, quebrando-se devido à precariedade da instalação e do isolamento. A segunda tentativa, com o célebre *Great Western* – o maior navio do mundo –, como navio instalador de cabos, foi bem sucedida em 1865. A partir daí, sucederam-se as instalações de cabos internacionais que, em cinco ou seis anos virtualmente enlaçaram o globo.

Em 1870, cabos estavam sendo instalados entre Singapura e Batavia, Madras-Penang, Penang-Singapura, Suez-Aden, Aden-Bombaim, Penzâncio-Lisboa, Lisboa-Gibraltar, Gibraltar-Malta, Malta-Alexandria, Marselha-Bône, Emden-Teerã (por terra), Bône-Malta, Salcombe-Brest, Beachy Head-Havre, Santiago de Cuba-Jamaica, e outro par de linhas através do Mar do Norte. Em 1872 era possível telegrafar de Londres para Tóquio e Adelaide. Em 1871, o resultado do Derby\* era enviado de Londres para Calcutá em não menos de 5 minutos, apesar de que a notícia era consideravelmente menos excitante que o feito em si. O que eram os oitenta dias de Phileas Fogg comparados a isso? Tal rapidez de comunicação não era apenas sem precedentes, ou mesmo sem comparação possível. Para a maioria das pessoas, em 1848 estaria completamente fora da imaginação.

A construção deste sistema telegráfico mundial combinava elementos políticos e comerciais: com a importante exceção dos Estados Unidos, o telégrafo interno era ou tornou-se quase que inteiramente estatal, e mesmo a Grã-Bretanha nacionalizou-o adjudicando-o ao Post Office em 1869. Por outro lado, os cabos submarinos permaneceram quase que inteiramente sob a reserva da iniciativa privada que os havia construído, mesmo que o mapa mostrasse sua substancial importância estratégica, sobretudo para o Império Britânico. Eles eram realmente da maior importância para o governo, não apenas por razões militares e de segurança, mas para a administração – como testemunham os inúmeros telegramas enviados por países como a Rússia, Áustria e Turquia, cujo tráfico comercial e privado pouco teriam-no justificado. Tanto maior o território, tanto mais útil para as autoridades, que dispunham então de meios rápidos de comunicação com seus mais remotos postos avançados.

Os homens de negócios obviamente usaram intensamente o telégrafo, mas os cidadãos comuns cedo descobriram seu uso – a maioria das vezes, evidentemente, para ligações urgentes e dramáticas com parentes. Por volta de 1869, 60% de todos os telegramas belgas eram privados. Mas o uso mais significativo da invenção não pode ser medido meramente pelo número de mensagens. O telégrafo transformou as *notícias*, como Julius Reuter (1816-99) entrevira quando fundou sua agência telegráfica em Aix-la-Chapelle em 1851. (Entrou mais tarde no mercado inglês, com o qual Reuter então se associou em 1858.) Do ponto de vista jornalístico, a Idade Média terminou em 1860, quando as notícias internacionais passaram a poder ser enviadas livremente de um número suficientemente grande de lugares no mundo para atingir a mesa do café-da-manhã no dia seguinte. Novidades não eram mais medidas em dias, ou no caso de lugares remotos em semanas ou meses, mas em horas ou mesmo em minutos.

---

\* Elegante clube inglês que patrocinava famosas corridas de cavalo (N. T.)

Esta aceleração extraordinária na velocidade das comunicações teve um resultado paradoxal. Aumentando o abismo entre os lugares acessíveis à nova tecnologia e o resto, intensificou o atraso relativo daquelas partes do mundo onde o cavalo, o boi, a mula, o homem, ou o barco ainda determinavam a velocidade do transporte. Numa época em que Nova York podia telegrafar a Tóquio numa questão de minutos ou horas, tornou-se mais espantoso que as imensas disponibilidades do *New York Herald* não fossem suficientes para obter uma carta de David Livingstone do centro da África em menos de oito ou nove meses (1871-72); e, mais espantoso ainda, o *Times* de Londres poder reproduzir aquela mesma carta no dia seguinte à sua publicação em Nova York. A "selvageria" do "Oeste Selvagem" e a "escuridão" do "continente escuro" eram devidos parcialmente a estes contrastes.

Assim se explicava a extraordinária paixão do público pelo explorador e o homem que passou a ser chamado de "viajante" *tout court* – isto é, a pessoa que viajava até ou além das fronteiras da tecnologia, fora da área onde a cabine de comando do vapor, o compartimento dormitório do *wagon-lit* (ambas invenções do nosso período), o hotel e a *pension* cuidava do turista. Phileas Fogg viajou nesta fronteira. O interesse de seu empreendimento residia simultaneamente na demonstração de que, por um lado, os trilhos, o vapor e o telégrafo praticamente enlaçavam o globo e, por outro lado, que ainda havia uma margem de incerteza, assim como algumas lacunas remanescentes, que evitavam que viagens através do mundo se tornassem uma rotina.

Entretanto, os "viajantes", cujos relatórios eram mais avidamente lidos, eram aqueles que enfrentavam as incertezas do desconhecido, com nenhuma ajuda suplementar da tecnologia moderna exceto aquela que pudesse ser carregada nos ombros de nativos. Eram os exploradores e os missionários, especialmente os que penetraram no interior da África, os aventureiros, especialmente os que se aventuraram nos territórios incertos do Islã, os naturalistas caçadores de borboletas e pássaros nas selvas da América do Sul ou nas ilhas do Pacífico. Nossa época era, como os editores cedo descobriram, o início de uma idade de ouro feita de viajantes de poltrona, seguindo nos livros Burton e Speke, Stanley e Livingstone através das matas e da floresta virgem.

### III

Portanto, a intrincada rede da economia internacional trazia mesmo as áreas geograficamente mais remotas para ter relações diretas com o resto do mundo. O que contava não era apenas velocidade – embora uma crescente intensidade do tráfico também trouxesse uma maior demanda por rapidez – mas o nível da repercussão. Isso pode ser vividamente ilustrado pelo exemplo de um acontecimento econômico que simultaneamente abriu nosso período e, como tem sido ar-

gumento, largamente determinou sua forma: a descoberta do ouro na Califórnia (e logo depois na Austrália).

Em janeiro de 1848, um indivíduo chamado James Marshall descobriu ouro no que parecia ser uma vasta jazida em Sutter's Mill perto de Sacramento, na Califórnia, uma extensão ao norte do México que havia sido anexada aos Estados Unidos de pouco, área que não tinha nenhuma significação econômica exceto para uns poucos fazendeiros e donos de rancho mexicano-americanos, pescadores comuns e de baleia, que usavam o conveniente porto da baía de São Francisco onde florescia uma pequena cidade de 812 habitantes brancos. Já que este território fazia face ao Pacífico e estava separado do resto dos Estados Unidos por grandes cadeias de montanhas, deserto e planície, suas atrações e evidente riqueza natural não eram de imediata relevância para empresas capitalistas, sendo porém reconhecidas. A corrida ao ouro rapidamente mudou esta situação. Notícias fragmentárias deste evento foram filtradas para o resto dos Estados Unidos em setembro e outubro daquele ano, despertando porém pouco interesse até serem confirmadas pelo presidente Polk em sua mensagem presidencial de dezembro. Desde então a corrida ao ouro passou a ser identificada com os "Forty-niners". Pelo final de 1849, a população da Califórnia havia saltado de 14 mil para aproximadamente 100 mil, e em 1852 para 500 mil; São Francisco já era então uma cidade de quase 35 mil. No final de 1849, cerca de 540 navios aportaram naquela cidade, metade oriunda de portos europeus, metade americanos e, em 1850, 1.150 navios ali deixaram quase meia tonelada em mercadorias.

Os efeitos econômicos deste súbito desenvolvimento na Califórnia, e a partir de 1851 na Austrália, foram muito debatidos, mas observadores da época não tinham dúvida sobre sua importância. Engels observou dolorosamente a Marx em 1852: "A Califórnia e a Austrália são dois casos não-previstos no *Manifesto (Comunista)*: a criação de grandes e novos mercados a partir do nada. Precisamos rever isso"<sup>7</sup>. Em que medida estes eventos foram responsáveis pela expansão norte-americana, pelo *boom* mundial (ver capítulo 2 mais atrás), ou pela súbita explosão da emigração em massa (ver capítulo 11 mais adiante), não precisamos decidir aqui. O que estava claro, de qualquer maneira, é que acontecimentos localizados a milhares de milhas distantes da Europa tinham, na opinião de competentes observadores, um efeito imediato e de longo alcance naquele continente. A interdependência da economia mundial não poderia ser melhor demonstrada.

Que tais corridas do ouro iriam afetar as metrópoles da Europa e a costa leste dos Estados Unidos, assim como os financistas e comerciantes de visão global, não chega a ser surpreendente. Sua repercussão em outras partes do globo geograficamente remotas é porém mais inesperada, apesar de se levar em conta que na prática a Califórnia era apenas acessível por mar, onde as distâncias não são um obstáculo particularmente sério à comunicação. Os marinheiros dos navios da rota do Pacífico desertavam para tentar a sorte nos campos auríferos,

e mesmo os habitantes de São Francisco fizeram coisa semelhante assim que as notícias ali chegaram. A febre do ouro espalhou-se rapidamente através dos oceanos. Em agosto de 1849, 200 navios, abandonados por suas tripulações, vagavam nas águas, seus cascos sendo usados para construção de casas. Nas ilhas Sandwich (Havaí), China e Chile, marinheiros ouviram as notícias, capitães espertos – como os mercadores ingleses na costa oeste da América do Sul – recusaram a tentação lucrativa de seguir para o Norte. Frete e salários de marinheiros dispararam com os preços de qualquer coisa exportável para a Califórnia e nada era não-exportável. Pelo final de 1849, o congresso chileno, observando que a maior parte do transporte marítimo nacional estava sendo dirigido para a Califórnia, onde era então imobilizado por deserções, autorizou navios estrangeiros a praticar o tráfico costeiro de cabotagem temporariamente. A Califórnia, pela primeira vez, criou uma rede de comércio ligando as costas do Pacífico, através do qual cereais chilenos, café e cacau mexicano, batatas e outros alimentos da Austrália, açúcar e arroz da China, e mesmo – depois de 1854 – algumas importações do Japão, foram transportadas para os Estados Unidos. (Não era à-toa que o *Bankers Magazine* de Boston havia predito em 1850 que "não seria nada temerário antecipar uma extensão parcial desta influência de comércio até ao Japão".)<sup>8</sup>

Mais significativo de nosso ponto de vista, a mobilidade de pessoas era maior que o comércio. A imigração de chilenos, peruanos e nativos das ilhas do Pacífico,<sup>9</sup> apesar de chamar a atenção no estágio inicial, não era de maior importância numérica. (Em 1860, a Califórnia tinha cerca de 2.400 latino-americanos além dos mexicanos, e menos de 350 oriundos das ilhas do Pacífico.) Por outro lado, "um dos resultados mais extraordinários desta descoberta maravilhosa foi o impulso que deu às empresas do Império Celestial. Os chineses, até então as mais impassíveis e domésticas criaturas do universo, haviam começado uma nova vida na Califórnia, nas minas, e vieram para a Califórnia aos milhares" ". Em 1849 havia 76 chineses, pelo final de 1850, 4 mil; em 1852, não menos de 20 mil, e por volta de 1876 havia cerca de 111 mil, ou seja, 25% de todos os habitantes não californianos do estado. Eles trouxeram consigo seu preparo, inteligência e espírito comercial e, incidentalmente, introduziram na civilização ocidental um dos mais poderosos produtos culturais do Leste, o restaurante chinês, que já florescia em 1850. Oprimidos, odiados, ridicularizados e de vez em quando linchados – 88 foram assassinados na baixa de 1862 – eles mostraram a capacidade usual deste grande povo em sobreviver e prosperar, até que o *Chinese Restriction Act* de 1882, clímax de uma longa agitação racial, pôs um fim naquilo que tinha sido o primeiro exemplo na história de uma imigração de massa, voluntária e atraída por razões econômicas, de uma sociedade oriental para uma ocidental.

Por outro lado, o estímulo da corrida do ouro atingiu apenas as fontes tradicionais de migração para a costa oeste, entre elas a britâ-

nica, irlandesa e alemã que formavam a grande maioria, além dos mexicanos.

Estes vieram sobretudo pelo mar, exceto alguns norte-americanos (especialmente os do Texas, Arkansas, Missouri, Wisconsin e Iowa – estados com uma migração desproporcionalmente pesada para a Califórnia) que presumivelmente vieram por terra, uma viagem incômoda que tomava 3 a 4 meses de costa. A rota mais importante que os corretores em busca do ouro percorriam era a que ligava a Europa à São Francisco, costa oeste dos Estados Unidos, via Terra do Fogo percorrendo, 16 a 17 mil milhas através do mar. Londres, Liverpool, Hamburgo, Bremen, Le Havre e Bordéus já tinham linhas diretas na década de 1850. O interesse em diminuir esta viagem de 4 ou 5 meses, assim como de fazê-la mais segura, era prioritário. Os veleiros construídos pelos armadores de Boston e Nova York para o tráfico de chá entre Cantão e Londres podiam agora carregar uma mercadoria diferente. Apenas dois destes haviam feito a volta da América do Sul antes da corrida do ouro, mas na segunda metade de 1851, 24 (de 34 mil toneladas) atingiram São Francisco, diminuindo a distância de Boston para a costa oeste em 100 dias de viagem, ou mesmo, em alguns casos, para 80. Inevitavelmente, uma rota mais curta em tempo pedia para ser construída. O istmo do Panamá mais uma vez tornou-se naquilo que já havia sido nos tempos coloniais espanhóis: o ponto principal de transporte entre navios, pelo menos até que fosse construído um canal, hipótese que foi imediatamente considerada pelo tratado anglo-americano de Bulwer-Clayton de 1850, e que começou – enfrentando a oposição americana – a ser planejado pelo dissidente saintsimoniano francês de Lesseps, recém-vitorioso em Suez na década de 1870. O governo dos Estados Unidos incrementou um serviço postal através do istmo do Panamá, portanto tornando possível o estabelecimento de um serviço de vapor regular mensal entre Nova York e o lado do Caribe, e da cidade do Panamá para São Francisco e Oregon. O esquema, iniciado em 1848 essencialmente por motivos políticos e imperialistas, tornou-se comercialmente mais que viável com a corrida do ouro. O Panamá tornou-se o que sempre tem sido, uma cidade-propriedade americana, onde futuros *robber barons* como Comodore Vanderbilt e W. Ralston (1828-89), fundador do banco da Califórnia, faziam suas negociações. A economia de tempo era tão grande que o istmo cedo se transformou num ponto vital na cabotagem internacional: através dele, Southampton podia ser ligada a Sydney em 58 dias, e o ouro, descoberto no começo da década de 1850 naquele outro grande centro aurífero, a Austrália (para não mencionar os metais preciosos mais antigos do México e Peru), fez por ali seu caminho para a Europa e a costa leste norte-americana. Somado ao ouro californiano, talvez 60 milhões de dólares anuais devem ter sido transportados através do Panamá. Nenhum espanto que a primeira estrada de ferro tenha, já em 1855, atravessado o istmo. Ela havia sido planejada por uma companhia francesa mas, caracteristicamente, construída por uma americana.



Estes eram os resultados visíveis e quase imediatos de acontecimentos ocorridos num dos mais remotos cantos do mundo. Nenhum espanto que os observadores vissem o mundo econômico não apenas como um complexo interligado, onde cada parte era sensível ao que acontecia nas outras, e através do qual dinheiro, mercadorias e homens moviam-se silenciosamente e com crescente rapidez, obedecendo ao irresistível estímulo da oferta e demanda, ganhos e perdas, e com a ajuda da moderna tecnologia. Se mesmo os mais preguiçosos (porque menos "econômicos") destes homens respondiam a tais estímulos *en masse* – a imigração britânica para a Austrália pulou de 20 mil para quase 90 mil em um ano, depois que ouro foi ali descoberto –, então nada nem ninguém poderia resistir. Obviamente ainda havia muitas partes do globo, mesmo na Europa, mais ou menos isoladas desta movimentação. Mas havia alguma dúvida de que, cedo ou tarde, seriam arrastadas para dentro do torvelinho?

#### IV

Hoje estamos mais familiarizados do que os homens de meados do século XIX com este desenho totalizante do planeta em um único mundo. Mas há uma diferença substancial entre o processo que nós vivenciamos hoje e o do período que este livro abarca. O que é mais impressionante neste aspecto, mais adiante no século XX, é a padronização que vai bem além da puramente econômica e tecnológica. Neste particular, nosso mundo é bem mais massivamente padronizado que aquele de Phileas Fogg, mas apenas porque há mais máquinas, instalações produtivas e negócios. As estradas de ferro, telégrafos e navios de 1870 não eram menos identificáveis como "modelos" da era onde ocorriam do que os automóveis e aeroportos de 1970. O que pouco ocorria então era a padronização internacional, interlingüística da cultura, que hoje distribui os mesmos filmes, tipos de música, programas de televisão e mesmo estilos de vida através do mundo. Os "modelos" do mundo desenvolvido eram copiados pelos mais atrasados em um punhado de versões dominantes – os ingleses, através de seu império, nos Estados Unidos e, com menos ênfase, no continente europeu; os franceses, na América Latina, no Levante e partes da Europa oriental; os alemães e austríacos, através da Europa central e oriental, na Escandinávia e um pouco nos Estados Unidos. Um certo estilo comum visual, o interior burguês superlotado de móveis, o barroco público dos teatros e óperas podiam ser vistos onde europeus ou colonos descendentes de europeus tivessem se estabelecido (ver capítulo 13 mais adiante). Entretanto, com a exceção dos Estados Unidos (e Austrália), onde altos salários democratizaram o mercado, e portanto o estilo de vida das classes economicamente mais modestas, esta característica permaneceu confinada a uns poucos.

Não há dúvida de que os profetas burgueses de meados do século XIX olhavam para a frente procurando um mundo único e mais ou menos padronizado, onde todos os governos teriam o conhecimento das verdades da economia política e do liberalismo, levadas através do planeta por missionários impessoais mais poderosos que aqueles da cristandade ou do islamismo; um mundo refeito à imagem da burguesia, talvez mesmo onde, eventualmente, as diferenças nacionais viessem a desaparecer. O desenvolvimento das comunicações já pedia novas formas de coordenação internacionais e organismos padronizados – a *International Telegraph Union* de 1865, a *Universal Postal Union* de 1875, a *International Meteorological Organization* de 1878, todas ainda existentes hoje. Já colocava também – para fins limitados e resolvido pelo *International Signals Code* de 1871 – o problema de uma "linguagem" padronizada internacional. Em poucos anos, tentativas de criar línguas cosmopolitas artificiais tornaram-se moda, iniciada com a estranha *Volapük* (World-speak) engendrada por um alemão em 1880. (Nenhuma destas vingou, nem mesmo a mais promissora, *Esperanto*, outro produto da década de 1880.) O movimento trabalhista também encontrava-se no processo de estabelecer uma organização global que iria tirar conclusões da crescente unificação do planeta – a Internacional (ver capítulo 6 mais adiante). Que a Cruz Vermelha Internacional (1860), filha também de nosso período, pertença a este grupo é mais duvidoso, pois ela era baseada na mais extrema forma de falta de internacionalismo, isto é, guerra entre estados.

Mesmo assim, padronização e unificação internacionais neste sentido permaneceram frágeis e parciais. De certa forma, o nascimento de novas nações e novas culturas com base democrática, isto é, usando idiomas separados ao invés de línguas internacionais de minorias cultas, fazia esta padronização mais difícil. Escritores de reputação européia ou mundial alcançaram esta dimensão graças a traduções. E enquanto era significativo que por volta de 1875 leitores de alemão, francês, sueco, holandês, espanhol, dinamarquês, italiano, português, tcheco e húngaro fossem capazes de desfrutar de algumas das obras de Dickens (assim como búlgaros, russos, finlandeses, servo-croatas, armênios e leitores de iídiche o foram antes do final do século), era também significativo que este processo resultasse numa crescente divisão lingüística. Fossem quais fossem as perspectivas a longo prazo, era aceito pelos observadores liberais da época que, a curto ou médio prazo, o desenvolvimento terminaria por criar nações diferentes e rivais (ver capítulo 5 mais adiante). O máximo que se poderia então desejar é que estas nações comungassem o mesmo tipo de instituições, economia e credos. A unidade do mundo implicava na sua divisão. O sistema mundial do capitalismo era uma estrutura de "economias nacionais" rivais. O triunfo mundial do liberalismo ficava na conversão de todos os povos, pelo menos os que eram vistos como "civilizados". Não havia dúvida que os campeões do progresso de nosso

período estavam confiantes de que isso viria a acontecer mais cedo ou mais tarde. Mas esta confiança tinha bases razoavelmente inseguras.

Eles tinham boas razões quando apontavam para a rede cada vez mais desenvolvida de comunicações globais, cujo resultado mais tangível era um vasto aumento no tráfico de trocas internacionais, mercadorias e pessoas – comércio e migração, que serão considerados separadamente (ver capítulo 11 mais adiante). Mas, mesmo no plano internacional de negócios, a unificação global não era uma vantagem indiscutível, pois ela criava uma economia mundial onde todas as partes estavam de tal modo dependentes umas das outras que um empurrão numa delas ameaçava inevitavelmente pôr todas as outras em movimento. Disto era ilustração clássica a crise internacional.

Como foi sugerido, dois tipos maiores de flutuação econômica afetavam a sorte do mundo na década de 1840; o antigo ciclo agrário, baseado nos azares das colheitas e do gado, e o novo "ciclo do comércio", parte essencial do mecanismo da economia capitalista. Em 1840, o primeiro destes ainda era dominante no mundo, embora seus efeitos tendessem a ser mais regionais que globais, já que mesmo as mais amplas formas de uniformização – o clima, epidemias humanas, de animais ou plantas – raramente ocorriam simultaneamente em todas as partes do mundo. Economias industrializadas já eram dominadas pelo ciclo do comércio, pelo menos a partir do final das guerras napoleônicas, mas isso afetava na prática apenas a Inglaterra, talvez a Bélgica e os pequenos setores de outras economias ligadas ao sistema internacional. Crises que não vieram ao lado de distúrbios agrários, como por exemplo as de 1826, 1837 ou 1839-42, estremeceram a Inglaterra, a costa leste dos Estados Unidos e Hamburgo, deixando, entretanto, a maior parte da Europa relativamente sem problemas.

Dois processos se apresentaram depois de 1848 para mudar este estado de coisas. Em primeiro lugar, a crise do ciclo do comércio tornou-se genuinamente mundial. A de 1857, que começou, com um colapso bancário em Nova York, era provavelmente a primeira crise mundial do tipo moderno. (Isto talvez não fosse acidental: Karl Marx observara que as comunicações haviam trazido as duas maiores fontes de distúrbios comerciais, Índia e América, para bem mais perto da Europa.) Dos Estados Unidos a crise passou para a Inglaterra, então para a Alemanha do Norte, depois para a Escandinávia, de volta para Hamburgo, deixando uma trilha de bancarrotas e desemprego enquanto atravessava oceanos em direção à América do Sul. A depressão de 1873, que começou em Viena, espalhou-se na direção oposta com muito maior amplitude. Seus efeitos a longo prazo viriam a ser, como veremos, muito mais profundos – como era de se esperar. Em segundo lugar, pelo menos nos países em vias de industrialização, as antigas flutuações agrárias tinham perdido bastante do seu efeito, tanto pelo transporte de massa de alimentos, que diminuía carências locais e tendiam a igualar preços, como porque os efeitos sociais de

tais carências estavam agora contornados pela oferta suficiente de empregos gerados pelo setor industrial da economia. Uma série de más colheitas ainda poderia afetar a agricultura, mas não mais o resto do país. Além disso, com a economia mundial estreitando seu cerco, mesmo os azares da agricultura dependiam muito menos das flutuações da natureza que dos preços do mercado mundial – como as grandes depressões agrárias das décadas de 1870 e 1880 viriam a demonstrar.

Todas estas manifestações afetavam apenas aquele setor do mundo que já estava mergulhado na economia internacional. Já que vastas áreas e populações – virtualmente toda a Ásia e África, a maior parte da América Latina e mesmo partes substanciais da Europa – ainda existiam fora de qualquer economia que não fosse a da pura troca local e longe de portos, estradas de ferro e telégrafo, deveríamos não exagerar a unificação do mundo completada no período de 1848 a 1875. Afinal, como um eminente cronista da época colocou, "*A. economia mundial* está apenas nos seus primórdios"; mas também, acrescentando com toda a correção: "mesmo estes primórdios nos permitem imaginar sua futura importância, já que neste estágio presente representam uma transformação genuinamente espantosa da produtividade da humanidade" "Se fôssemos considerar apenas uma região, como por exemplo, a costa sul do Mediterrâneo e norte da África, por volta de 1870, tudo o que dissemos só poder-se-ia aplicar ao Egito e às modestas porções da Argélia colonizada pelos franceses. O Marrocos só veio a conceder a estrangeiros a liberdade de comerciar através de seu território em 1862; Tunísia nem sequer pensava na idéia, preferindo incrementar seu vagaroso progresso por meio de empréstimos até 1865. Foi por volta desta época que um produto do crescimento do comércio mundial, o chá, foi encontrado ao sul da cordilheira dos Atlas em Ouargla, Timbuctu e Tafilet, apesar de ser ainda um artigo de alto luxo: uma onça custava o equivalente ao salário mensal de um soldado marroquino. Até a segunda metade do século, não se viu o crescimento característico da população do mundo moderno ocorrendo nos países islâmicos enquanto que, ao contrário, através dos países saarianos, assim como na Espanha, a combinação tradicional de fome e epidemias em 1867-69 (que devastou a Índia pelo mesmo período) vinha a ser, pela sua grande importância econômica, social e política, maior que qualquer manifestação associada com a ascensão do capitalismo mundial, embora talvez – como na Argélia – intensificada por este.