

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA POLÍTICA
INTERNACIONAL

IGOR CANDIDO DE OLIVEIRA

UMA ANÁLISE SOBRE A FORMAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL
NAVAL BRITÂNICO: O PAPEL DA ROYAL NAVY NA TRANSFORMAÇÃO
ECONÔMICA ESTRUTURAL DO REINO UNIDO NO SÉCULO XVIII

RIO DE JANEIRO

2020

Igor Candido de Oliveira

UMA ANÁLISE SOBRE A FORMAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL
NAVAL BRITÂNICO: O PAPEL DA ROYAL NAVY NA TRANSFORMAÇÃO
ECONÔMICA ESTRUTURAL DO REINO UNIDO NO SÉCULO XVIII

Dissertação de mestrado apresentada
ao Programa de Pós-Graduação em
Economia Política Internacional do
Instituto de Economia da Universidade
Federal do Rio de Janeiro, como
requisito parcial para obtenção do
título de Mestre em Economia Política
Internacional.

Orientador: Prof. Dr. Franklin Leon
Peres Serrano

Rio de Janeiro

2020

FICHA CATALOGRÁFICA

O48 Oliveira, Igor Candido de.

Uma análise sobre a formação do complexo industrial naval britânico: o papel da Royal Navy na transformação econômica estrutural do Reino Unido no século XVIII / Igor Candido de Oliveira. – 2020.

112 f.; 31 cm.

Orientador: Franklin Leon Peres Serrano.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia, Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, 2020.

Bibliografia: f. 109 – 112.

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária: Luiza Hiromi Arao CRB 7 –
6787 Biblioteca Eugênio Gudín/CCJE/UFRJ

FOLHA DE APROVAÇÃO

Igor Candido de Oliveira

UMA ANÁLISE SOBRE A FORMAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL
NAVAL BRITÂNICO: O PAPEL DA ROYAL NAVY NA TRANSFORMAÇÃO
ECONÔMICA ESTRUTURAL DO REINO UNIDO NO SÉCULO XVIII

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Economia Política Internacional.

Aprovada em 28 de agosto de 2020.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. (orientador) Dr. Franklin Leon Peres Serrano – IE/UFRJ

Prof. Dr. Eduardo Alberto Crespo – IE/UFRJ

Prof. Dr. Thauan dos Santos - PPGEM/EGN

Rio de Janeiro

2020

*Para meus amados sobrinhos
Marjorie, Lara, Antonio, Helena, Luna e
as futuras gerações.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço,

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) que, ao longo de 24 meses, ajudou a financiar esta pesquisa com o aporte de R\$36.000, recursos que foram essenciais para arcar com os custos de vida e do desenvolvimento de um profissional da produção científica.

A meus pais, Vera Lúcia de Freitas Oliveira e Wagner Candido de Oliveira, por me proporcionarem todo amor, apoio material, financeiro e emocional que precisei durante essa trajetória acadêmica em outra cidade. Ao meu querido tio Edson Candido de Oliveira pelo apoio financeiro e carinho de sempre. A meus irmãos, cunhados e sobrinhos pela paciência, torcida e incentivo.

Ao meu orientador Franklin Serrano, que soube me guiar para o rumo certo com leveza e precisão, por ter magicamente colocado o mar e os veleiros na minha vida acadêmica mesmo sem saber previamente do meu grande interesse pessoal pelo mundo náutico. Se não fosse o “passo atrás” na história, jamais imaginaria que a origem da dívida pública teve tudo a ver com barcos a vela. Bons ventos!

Aos professores do PEPI, com os quais sonhei por anos em ter aulas, e com quem acumulei muitos aprendizados iluminadores, M. C. Tavares, Darc, Fiori, Emir, Ernani, Medeiros, Crespo, Metri, Isabela, Padula, Numa, Barreiros, Pinkusfeld, Pecequilo e C. E. Martins. Ao professor Rogerio Buccelli, que me apresentou o PEPI.

A todos amigos da turma de 2018 do PEPI, pessoas maravilhosas que tive o prazer de conhecer e conviver. Aprendi muito com cada um, intelectuais brilhantes, dedicados e ótimas companhias de mureta, praia e karaokê. Aos amigos habilidosos do futebolzinho da Pós do IE, jogado religiosamente às terças-feiras, espero ter sido um bom goleiro.

Aos queridos amigos Marcos Alvarenga e Rayan Huapaya, que apesar de serem mineiro e capixaba, foram os que mais me ajudaram a compreender e viver a alma carioca, obrigado pelas várias vezes que me receberam em suas casas, foram ótimos anfitriões. Ao Matheus Cecílio e Gabriela Tenório fica o mesmo agradecimento, sua amizade e companhia levarei para a vida. Matheus Gonzales, obrigado pela visita!

Por fim, e mais importante de tudo, a minha amada noiva e companheira Daniela Gontijo Martins, por estar sempre ao meu lado nas alegrias e tristezas, na mesma cidade ou a centenas de quilômetros de distância. Vamos para Varginha!

“Sailing-ship revolutionized world politics”

(KENNEDY, 1976, p. 7)

“The state’s financial system is usually viewed in isolation. But viewed as part of the wider maritime economy, it becomes just part of a greater culture and practice by which it was supported and sanctioned.”

(MORRISS, 2011, p. 89)

RESUMO

OLIVEIRA, Igor Candido de. **Uma análise sobre a formação do complexo industrial naval britânico: o papel da Royal Navy na transformação econômica estrutural do Reino Unido no século XVIII.** 2020. 112 folhas. Dissertação (mestrado em Economia Política Internacional) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

A presente pesquisa busca responder como a Royal Navy contribuiu para a transformação econômica estrutural do Reino Unido no século XVIII, estabelecendo a hipótese de que o Estado britânico implementou uma estratégia de defesa cuja meta era conquistar o poder naval e o comando dos oceanos e, para isso, foi necessária a formação de um complexo industrial naval que exigiu investimentos públicos e privados em tamanha escala, que implicou na expansão da demanda agregada e progresso técnico em diferentes cadeias produtivas. Tais investimentos foram alavancados por inovações financeiras, como a criação do Bank of England e do sistema moderno de endividamento público, possibilitando um expansionismo fiscal revolucionário e o consequente aumento das despesas públicas concentradas nas áreas militares, promovendo a Royal Navy ao posto de marinha mais poderosa do mundo. Consequentemente, houve uma grande expansão territorial, colonial e comercial do Império britânico, gerando como externalidade econômica um processo cíclico e virtuoso de crédito barato, alta taxa de investimento e acumulação de capital, que beneficiou a Revolução Industrial. O trabalho conclui que, tendo a guerra como imperativo, o Estado britânico demandou constantemente produtos e serviços navais junto aos fornecedores privados e fomentou o princípio de um sistema de inovações para atendê-lo, trazendo ganhos de escala e vantagens competitivas que acabaram desenvolvendo setores estratégicos da economia com aplicação dual (militar e civil). Assim, a estratégia de defesa acabou se convertendo também em uma estratégia de desenvolvimento orientada pelo Estado e operada por um consenso entre os interesses das elites política e econômica, onde a Royal Navy teve um papel central.

Palavras-chave: Complexo industrial naval; Royal Navy; Bank of England; financiamento da guerra; poder naval; dívida pública.

ABSTRACT

OLIVEIRA, Igor Candido de. **An analysis of the formation of the British naval industrial complex: the role of the Royal Navy in the structural economic transformation of the United Kingdom in the 18th century.** 2020. 112 pages. Master thesis (Master's degree program in International Political Economy) – Institute of Economics, Federal University of Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

This research seeks to answer how the Royal Navy contributed to the structural economic transformation of the United Kingdom in the 18th century, establishing the hypothesis that the British State implemented a defense strategy whose goal was to conquer sea power and the command over the oceans and, for this it was required the formation of a naval industrial complex that needed public and private investments on a huge scale, which implied the expansion of aggregate demand and technical progress in different production chains. Such investments were leveraged by financial innovations, such as the creation of the Bank of England and the modern public debt system, enabling revolutionary fiscal expansionism and the consequent increase in public spending concentrated in the military areas, promoting the Royal Navy to the post of most powerful navy of the world. Consequently, there was a great territorial, colonial and commercial expansion of the British Empire, generating, as an economic externality, a cyclical and virtuous process of cheap credit, high investment rate and capital accumulation, which benefited the Industrial Revolution. The work concludes that, with war as an imperative, the British State constantly demanded naval products and services from private suppliers and fostered the principle of an innovation system to serve it, bringing gains of scale and competitive advantages that ended up developing strategic sectors economy with dual application (military and civil). Thus, the defense strategy also ended up becoming a State-oriented development strategy and operated by a consensus between the interests of the political and economic elites, in which the Royal Navy played a central role.

Keywords: Naval industrial complex; Royal Navy; Bank of England; war financing; sea power; public debt.

Lista de Figuras

Figura 1. Frame de videodocumentário mostrando pintura decorativa nas paredes do Painted Hall, no Old Navy Hospital em Greenwich, Inglaterra.

Figura 2. Classes de embarcações marítimas europeias típicas entre os séculos XV e XVIII.

Figura 3. Frame de videodocumentário mostrando pintura decorativa nas paredes do Painted Hall, no Old Navy Hospital em Greenwich, Inglaterra.

Lista de Mapas

Mapa 1. Mapa das ilhas e territórios espanhóis na América Central e Caribe em 1600.

Mapa 2. Mapa do avanço das potências do norte da Europa sobre territórios espanhóis na América Central e Caribe em 1700.

Mapa 3. Parte selecionada de um mapa anacrônico das possessões britânicas estratégicas no Mediterrâneo.

Mapa 4. Mapa “As bandeiras de um império livre, mostrando os emblemas do Império britânico em todo o mundo”, de Arthur Mees, 1910.

Lista de Quadros

Quadro 1. Número de embarcações da Royal Navy.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 A FORMAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL NAVAL BRITÂNICO	18
1.1 As vantagens da conquista inglesa do poder naval.....	18
1.2 Fatores determinantes da vitória inglesa na disputa naval-comercial com os Países Baixos.....	22
1.3 A formação de uma marinha nacional – investimento estatal na Royal Navy.....	27
1.4 A superioridade naval e financeira na vitória contra a França	34
1.5 A função econômica do corso e da pirataria.....	39
1.6 Progresso técnico no setor naval e o desenvolvimento de setores estratégicos da cadeia produtiva - prenúncio da industrialização	44
1.7 Comando dos oceanos e expansão territorial – o caminho ao poder global.....	50
2 UMA REVOLUÇÃO FINANCEIRA EM UM ESTADO FORJADO NA GUERRA....	61
2.1 A gênese do Estado moderno europeu resumida a seis palavras – monopólio, especialização, monetização, tributação, guerra e dívida.....	62
2.2 Resquícios feudais na tributação - <i>ship money</i> e <i>press-gang</i>	70
2.3 O Parlamento e o controle das finanças nacionais – uma parceria público-privada.....	73
2.4 O Estado fiscal-militar britânico e o setor privado.....	75
2.5 <i>Dutch finance</i> e a Revolução Gloriosa – benefícios da invasão neerlandesa.....	78
2.6 Fundação do Bank of England – banco central e sistema moderno de endividamento público.....	81
2.7 O mercado secundário de títulos, acúmulo de capital e liquidez	88
3 A ROYAL NAVY NA TRANSFORMAÇÃO ESTRUTURAL DA ECONOMIA BRITÂNICA	90

3.1 A Royal Navy no centro de uma estratégia de desenvolvimento nacional? – investimento público, gasto militar e progresso tecnológico.....	90
3.2 O sistema nacional de inovação tecnológica e o complexo industrial militar.....	99
3.3 O complexo industrial naval britânico e a Revolução Industrial – evidências de uma relação causal	102
CONCLUSÃO	107
REFERÊNCIAS.....	109

INTRODUÇÃO

O mar sempre teve um papel crucial para a vida humana, diversos impérios que prosperaram no planeta dependeram intensamente dos oceanos para sua existência, como fonte de alimentação abundante, plataforma para locomoção e fluxos comerciais e militares, as sociedades que melhor souberam lidar com a navegação marítima puderam expandir seu universo de conhecimento, aumentaram seu alcance e projeção territorial e, mais importante que tudo, fizeram crescer seu poder político e econômico. Os fenícios, gregos, polinésios, romanos, vikings, portugueses, são exemplos de civilizações navegadoras que na sua origem tinham populações e territórios relativamente pequenos e que através do mar conseguiram ocupar e influenciar grandes áreas se valendo de equipamentos de transporte tecnologicamente sofisticados porém de aplicação simples, os barcos à vela, que exigiam grandes quantidades de madeira flutuante, tecidos, cabos, ventos e conhecimento. O alto custo material, humano e o acúmulo de experiência necessários para a construção e operação de um barco ou de uma frota exigiam investimentos significativos, mas as vantagens de um meio de transporte que não depende de combustível e tração animal, que tem grande autonomia e eficiência, acabaram compensando os massivos esforços iniciais. Os barcos a vela abriram novas possibilidades de contato entre povos muito além das rotas terrestres já conhecidas, e tornaram infinitos os limites do desconhecido. Esses aparatos marítimos revolucionaram a forma de se fazer comércio e guerras desde que surgiram.

Os britânicos foram o povo que melhor sustentou uma estratégia marítima expansiva de longo prazo, seus navios a vela foram a peça principal e fundamental no tabuleiro do maior império que já existiu. A Marinha Real Britânica, cujo nome original no inglês, Royal Navy, virou uma espécie de “marca única” que a lançou a um patamar de destaque e superioridade em relação às outras marinhas, foi reverenciada nacionalmente durante séculos pelas instituições britânicas como o ramo naval das Forças Armadas do Reino Unido que sempre garantiu a liberdade de seu povo e acumulou incontáveis glórias. Apesar do seu longo declínio desde meados do século XX, ela ainda mantém a fama de uma marinha excepcional. Contudo, seu papel econômico interno no processo de desenvolvimento dirigido pela ação estatal da qual a construção e manutenção da frota fazia parte nunca foi devidamente reverenciado com a atenção que merece, com a exceção de alguns trabalhos recentes.

Uma parte significativa dos acadêmicos britânicos das disciplinas de história, economia e relações internacionais dedicou algum tempo de sua carreira, ou toda ela, a tentar compreender as razões do sucesso da Royal Navy, explicando como ela foi importante para a ascensão do Reino Unido ao posto de maior potência global durante cerca de dois séculos. Parte desses autores foi tão embebida em um patriotismo ufanista e nostálgico, que suas análises frequentemente perderam a objetividade e se desorientaram trocando a busca pela relação entre causa e efeito pela vontade de satisfazer leitores-consumidores saudosistas de um poderoso império global agora moribundo, assim, atribuindo valor a fatores não científicos em suas explicações. Outra parte, imbuída de pressupostos pregados pelo liberalismo econômico faz contorcionismos teóricos para evitar evidenciar o inequívoco papel do empreendedorismo do Estado e das políticas públicas protecionistas nesse processo de acumulação de poder e de capital, atribuindo aos valores inerentes de uma sociedade capitalista de mercado e à eficiência da iniciativa privada toda a grandeza econômica do Império. Apesar de o tema ser vastamente abordado pela academia britânica e estrangeira, essas duas vertentes de autores não integram a narrativa central desse trabalho, contudo elas servem para demarcar visões de contraponto.

Apenas um conjunto restrito de autores aborda a ascensão da Royal Navy analisando conjuntamente os aspectos da ação estatal, enfatizando a alavancagem possibilitada pelas inovações financeiras e investimento público. Estes sim, são os autores que compõem o eixo referencial principal que sustenta a narrativa deste trabalho.

Os autores O'Brien e Duran (2010, p. 1-2) apresentam de forma bastante elucidativa esse debate sobre as causas da hegemonia da Royal Navy, que consideram um dos principais problemas não resolvidos - talvez insolúvel - da história europeia: o desenho de uma narrativa histórica conclusiva que possa explicar sua ascensão a uma posição de hegemonia sobre todas as outras marinhas rivais onde ela detinha um comando incontestável sobre os oceanos.

Uma das linhas narrativas “clara e persistente de, vamos chamá-la escrita patriótica sobre a marinha, sempre foi bem apoiada por referências a políticos belicosos e a britânicos xenófobos da época.” (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 10, tradução nossa) Outra narrativa comum caracterizada pelos autores é a de historiadores navais britânicos que reivindicam que o sucesso geopolítico e imperial da Royal Navy poderia ser imputado especificamente à tecnologia britânica,

marinheiros melhores, à sua bravura em batalha, ao conhecimento tático, aos incentivos econômicos bem projetados, ao apoio logístico mais eficiente e às capacidades organizacionais. Porém, é improvável que tais fatores possam ser quantificados, e não podem ser explicados isoladamente como causa.

Contudo, para O'Brien e Duran (2010, p. 36) a superioridade naval e mercantil britânica pode ser melhor representada como o produto de investimentos dos setores público e privado em uma estratégia combinada de segurança, ordem interna e extensão de uma marinha mercante bem subsidiada que levou a economia a um nível que possibilitou a industrialização precoce. Essa narrativa “argumenta que os grandes investimentos do Estado britânico na frota e na infraestrutura, ou seja, o fator fiscal foi a causa.” (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 2, tradução nossa). Ela representa as instituições e a cultura que promoveram a Primeira Revolução Industrial como resultado de políticas bem-sucedidas de promoção do comércio interno, transporte marítimo e serviços comerciais necessários para a expansão das exportações, importações e reexportações, que fazem sentido mais plausível do que o argumento da governança parlamentar, liberdade, democracia e iniciativa privada como causas. Por trás da história das vantagens comparativas desfrutadas pela economia britânica após uma era de políticas mercantilistas para promover o comércio e a industrialização no exterior estavam os altos salários, o poder do carvão e da Royal Navy. Esse pensamento restaura a estratégia geopolítica, a política fiscal e as dotações geográficas para um lugar central na história econômica britânica. (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 37)

Tomando o complexo industrial naval britânico como objeto de pesquisa, este trabalho não se empenha em ser mais um na tentativa de achar as causas da ascensão, que já foram expostas anteriormente, mas objetiva analisar a formação do complexo e busca responder como a Royal Navy contribuiu para a transformação econômica estrutural do Reino Unido no século XVIII. O desenrolar do processo histórico específico britânico se faz de menor importância, contudo, o trabalho se concentra em entender a relação dos fatores e processos que levaram ao caso de desenvolvimento pesquisado.

É assumida a hipótese de que entre a metade do século XVII e fim do século XVIII o Estado britânico implementou uma estratégia de desenvolvimento nacional cuja meta era atingir e manter o poder naval, o que requereu a criação de um complexo industrial naval cuja formação transformou a estrutura econômica do país

devido à grande escala dos investimentos públicos e privados necessários, e devido à expansão da demanda uma série de avanços tecnológicos em diferentes cadeias produtivas se seguiram. Inovações financeiras como a criação do Bank of England e o sistema moderno de endividamento público possibilitaram um expansionismo fiscal sem precedente, permitindo o aumento das despesas públicas sem a necessidade de aumento imediato da tributação, tendo como objetivo central a reconstrução e modernização da frota da Royal Navy. Tal processo resultou na capacidade exclusiva de comando dos oceanos pelo Reino Unido, que sobressaiu em relação às outras potências adversárias na guerra naval, no comércio marítimo e na expansão territorial colonial, e acabou desenvolvendo setores econômicos estratégicos cruciais para a industrialização ao longo desse processo cíclico e virtuoso de crédito, investimento e acumulação de capital permeada pela guerra constante.

O trabalho está fundamentado em uma pesquisa histórica, contudo seu objetivo não é recontar ou reinterpretar os acontecimentos, ao invés disso, a atenção se concentra nas transformações estruturais da economia e os processos dinâmicos acarretados pela ação do Estado britânico no período delimitado. Os processos analisados percorrem um longo período da história britânica que vai, grosso modo, das décadas de 1650 a 1780, entre o final da Guerra Civil Inglesa e o início da Revolução Industrial, que incluem momentos decisivos como a ascensão da Royal Navy à marinha mais poderosa do mundo e à criação do Bank of England, seu principal instrumento de financiamento.

Desse modo, não se assume o compromisso com uma narrativa histórica linear, o texto faz movimentos de avanço e regressão no tempo analisando os processos econômicos que às vezes ocorrem simultaneamente, e não sequencialmente. Além disso, não são retratados todos os principais eventos, nomes e datas, mas apenas aqueles que faz sentido ilustrar do ponto de vista do objetivo da pesquisa.

Assim, considerando que o mar nem sempre é devidamente reconhecido como “um meio geopolítico fundamental de acesso a mercados e recursos, sendo, muitas vezes, ignorado como recurso essencial à dinâmica econômica, social e cultural das sociedades.” (SANTOS, 2019, p. 936), esta pesquisa é desenvolvida no sentido de gerar um processo de aprendizado com um estudo de caso que ressalta o caráter estratégico do poder naval. E se justifica pela sua orientação para a interpretação das dinâmicas replicáveis inerentes ao processo de desenvolvimento nacional, à industrialização, e à mudança da estrutura produtiva de um país possibilitada pela

ação planejada e orientada por um Estado. Além disso, considera-se que “Diante da mudança do cenário internacional em termos geopolíticos e geoeconômicos, a perspectiva de se analisar o desenvolvimento das nações a partir da relação com o mar segue cada vez mais importante e necessária” (SANTOS, 2019, p. 950)

A metodologia empregada foi delimitada com auxílio das obras de Barros (2015) e Gil (2002), sendo escolhido o método hipotético-dedutivo de pesquisa exploratória, utilizado para construir uma hipótese e verificá-la após a conclusão da pesquisa baseada em referências bibliográficas reunidas e, assim, possibilitando a inferência de algumas conclusões. As fontes utilizadas foram principalmente publicações científicas tais como livros, teses de doutorado, dissertações de mestrado e artigos acadêmicos.

Quanto à estrutura, o trabalho está dividido em três capítulos, o primeiro observa a busca britânica pelo poder naval e o processo de transformação econômica estrutural que possibilitou a formação de um complexo industrial naval - tendo a Royal Navy como personagem principal - bem como as consequências econômicas e geopolíticas de sua formação e da expansão territorial resultante dos sucessos dela. O progresso técnico atrelado ao desenvolvimento de setores estratégicos da cadeia produtiva, e como eles se conectaram ao processo de industrialização acelerada também são observados.

No segundo capítulo busca-se reconstituir a dinâmica de formação e a aparência do Estado fiscal-militar europeu, ou seja, uma estrutura política que basicamente se dedicava a arrecadar tributos e guerrear, tendo seu potencial revolucionado com o incremento do sistema moderno de dívida pública. Os instrumentos, inovações e instituições financeiras criados e aplicados pelo Estado são analisados, assim como a expansão das despesas que eles possibilitaram. E, por sua vez, analisa-se como o grosso dessas despesas inundaram o setor militar possibilitando a construção e manutenção de uma marinha permanentemente poderosa e superior às rivais.

O terceiro capítulo é uma digressão à luz dos conceitos teóricos acerca do crescimento puxado pelo investimento, avaliando as transformações econômicas estruturais e a expansão da capacidade fiscal do Estado, analisa-se o papel do investimento público e privado no desenvolvimento da indústria naval como eixo central de uma estratégia nacional de desenvolvimento econômico. As relações entre gasto militar e progresso tecnológico, e como o complexo industrial naval britânico

pode ser interpretado como o primórdio de um Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação também são analisados e, por último, são levantadas as evidências da relação causal entre a formação do complexo industrial naval com a Revolução Industrial.

Por fim, a conclusão expõe a estratégia bem sucedida de desenvolvimento nacional desenhada e orientada pelo Estado britânico e operada pela Royal Navy em consórcio com os interesses e capitais privados comerciais que entenderam precocemente a potencialidade dual do setor naval para a expansão militar, territorial e comercial do império.

1 A FORMAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL NAVAL BRITÂNICO

A indústria naval precedeu a Revolução Industrial. Por séculos, antes da produção em massa operada pelas máquinas, a construção de embarcações já exigia amplos esforços nacionais com escala industrial devido às suas enormes proporções, vultuosos recursos financeiros e materiais, além de grande quantidade de força humana eram exigidos nesse setor econômico de alta complexidade. Esse esforço coletivo, bastante demarcado em períodos de guerra, foi gradualmente absorvido pelo Estado, que tinha as condições de financiá-lo e o poder legítimo para mobilizar os setores necessários para gerenciar o processo e assumir a maior parte dos riscos envolvidos. Neste capítulo, buscamos compreender o processo de transformação econômica estrutural ocorrido entre final do século XVII e a segunda metade do século XVIII que levou o Reino Unido a lograr formar um complexo industrial naval, bem como as consequências implicadas após sua formação. Abordamos como os ingleses conseguiram compreender precocemente o significado e a importância de construir uma marinha nacional potente para atingir o poder naval e garantir a sobrevivência do Estado em meio a intensa competitividade internacional; e as razões de conseguirem superar os concorrentes neerlandeses, franceses e espanhóis, que eram superiores a eles em alguns aspectos. Tratamos sobre a importância econômica da guerra de corso como estratégia de Estado, e as causas e impacto da pirataria para o comércio marítimo britânico. Além disso, buscamos demonstrar como um amplo investimento público na construção naval e inovações precederam a Revolução Industrial e contribuíram para o desenvolvimento de setores estratégicos da cadeia produtiva inglesa; também, analisamos como o comando dos oceanos pelos ingleses possibilitou uma expansão territorial sem precedentes e assentou as bases da projeção do poder de uma potência global. Por fim, analisamos a correlação do comando dos oceanos com o surgimento da Revolução Industrial.

1.1 As vantagens da conquista inglesa do poder naval

Por uma especificidade histórica e geográfica, essencialmente entre os séculos XVI e o começo do XIX, para um pequeno grupo de países europeus (Portugal, Espanha, Países Baixos, França e Reino Unido) que desenvolveram impérios

coloniais, o comércio e a guerra nos mares ocuparam um papel desproporcionalmente grande na história das questões mundiais, e isso foi mais uma exceção que uma regra. Durante quatro séculos a autoridade esteve baseada no controle dos mares, e a interação autossustentada entre inovação tecnológica, ganho econômico e esforço para alcançar a projeção do poder nacional no mar caracterizaram essa era europeia de dominação mundial. (KENNEDY, 1976, p. 17) De acordo com Palmer (2005, p. 17), o poder marítimo é um componente vital do Estado-nação, que o possibilitou tornar-se global, e que teve no período entre 1650 e 1805 - e durante a II Guerra Mundial - seu auge em importância, por conta da relevância estratégica e do grande número de batalhas navais ocorridas.

Segundo Kennedy (1976, p. 6) a ascensão naval do Reino Unido está tão intimamente ligada à sua ascensão econômica que é impossível entender uma sem analisar cuidadosamente a outra, mais especificamente, a ascensão da Royal Navy nos séculos XVII e XVIII estava obviamente ligada à Revolução Comercial e à expansão do comércio exterior britânico naqueles anos. Conforme demonstrado no capítulo seguinte, a Revolução Financeira possibilitou um expansionismo fiscal sem precedente, e os investimentos então puderam realizar algo antes inimaginável como a construção de uma frota tão grande e poderosa que seria capaz de assegurar o comando dos mares próximos e longínquos, pois ela seria invencível pelas marinhas das outras potências europeias rivais.

O'Brien e Duran (2010, p. 36) seguem pelo mesmo caminho que atrela a ascensão naval britânica à expansão econômica, e complementam afirmando que o desenvolvimento de uma marinha forte foi fruto de uma lenta evolução ocorrida entre 1453 e 1649, respaldada por uma estratégia marítima defensiva de um reino insular, juntamente com um exército relativamente pequeno implantado para manter a ordem interna e atuar nos esforços de unificação, apaziguamento e governabilidade.

Uma frota de navios armados a serviço da coroa inglesa travando batalhas contra outras nações não era novidade, isso já existia há séculos, devido a insularidade da nação o exercício da guerra sempre envolveu a utilização de embarcações tanto para o ataque como para a defesa. Desde antes do século X, no tempo dos vikings, os monarcas ingleses exigiam ou contratavam embarcações mercantes privadas para formar esquadras de guerra antes de existir uma marinha de fato nacional, regular, institucionalizada e de propriedade da coroa. A Royal Navy, ao contrário da maioria das forças armadas, não tem uma data exata de fundação, ela

nasceu, declinou e renasceu diversas vezes ao longo dos séculos. (LIVERY, 2012) Durante o século XVII, apenas parte da frota inglesa era própria, já existiam estaleiros e uma indústria naval estabelecida que tinha seus altos e baixos de acordo com a demanda militar que variava nos períodos intercalados de guerra e paz. Por outro lado, a demanda por embarcações comerciais se mantinha mais constante, puxada pelas transações comerciais no mar do norte e pela crescente expansão comercial ultramarina desde o século XVI.

O que mudou de fato no período analisado nesta dissertação foi a possibilidade de uma ampliação inédita da produção industrial naval, devido a uma nova forma de financiamento dos gastos públicos - que eram destinados majoritariamente ao setor militar - pois a capacidade produtiva básica já existia antes disso, e a concepção de que era essencial obter superioridade naval confortável para evitar que suas ilhas fossem invadidas por inimigos, e para garantir sua expansão no lucrativo e competitivo comércio ultramarino, também já estavam difundidas, o que faltava era dinheiro para pagar a conta disso, pois "as finanças sempre foram o calcanhar de Aquiles da frota" (KENNEDY, 1976, p. 30, tradução nossa), e as inovações financeiras aliviaram as restrições ao expansionismo fiscal. Assim, entre a última década do século XVII e a primeira metade do século XVIII, a Royal Navy não foi apenas recriada e ampliada, mas também se desenvolveu a ponto de superar potências adversárias em batalhas decisivas, e ao final desse período ficou cada vez mais estabelecida a ideia de que o Reino Unido havia conquistado o poder naval, ou seja, passou a desfrutar da segurança essencial contra invasões pelo oceano, já que sua frota tinha condições plenas de inviabilizar qualquer ataque inimigo pelo mar em larga escala, e ganhou mobilidade e capacidade para alcançar as costas inimigas com uma frota tecnicamente bem preparada, tanto na capacidade das embarcações como no treinamento da tripulação, além de conquistar a liberdade para viajar e comercializar através dos mares, conforme sugere a definição de poder naval apresentada por Kennedy (1976, p.9)

Mas para além do poder naval, uma capacidade não exclusiva, do qual outro seleto grupo de potências também desfrutava em menor grau, o Reino Unido conquistou o que o autor definiu como "comando dos mares", ou "domínio naval", uma situação exclusiva em que o país desenvolveu uma força marítima superior a qualquer potência rival e sua predominância podia ser exercida muito além de seus mares domésticos, com o resultado de que era extremamente difícil para outros Estados

menores empreenderem operações marítimas ou comerciais sem ao menos seu consentimento tácito, pois o oceano se tornou uma área de projeção de seu território doméstico.

Em seu estudo sobre os principais autores teóricos do poder naval, Santos (2019, p. 938) encontrou como algumas das possibilidades de se entender o “comando do mar” como a prevenção para que o inimigo não o obtenha o controle das comunicações marítimas com fins comerciais e/ou militares, assumindo o poder de controlar as movimentações nos mares, e impedindo que seus adversários tenham acesso pelo mar aos bens necessários à sobrevivência da população e para operação das forças militares. Além disso, para Mahan (apud BROZOSKI, 2018, p. 3), a afirmação de uma nação marítima como potência mundial dependia da conjunção adequada de três fatores: a produção, a navegação e o controle de territórios coloniais.

Essa era a situação entre 1756 e 1897, considerada o apogeu da Royal Navy definido por Kennedy (1976), sendo o ápice em 1805, quando as esquadras francesa e espanhola somadas foram derrotadas pela britânica na batalha de Trafalgar. Mesmo antes, no período delimitado que analisamos, para as outras potências europeias dispenderem recursos para desafiar o Reino Unido em um confronto direto pelos mares já não era mais uma ideia sensata, senão ousada, principalmente após decisivas vitórias navais inglesas na última década do século XVII na Guerra dos Nove Anos (1688–1697) e início do século XVIII na Guerra de Sucessão Espanhola (1701 e 1714). Segundo uma abordagem de ciclos longos e guerras globais apresentada por Santos (2019, p. 947) com dados de Modelski e Thompson (1988), o Reino Unido deteve o poder naval mundial prevalente de 1688 até 1914, em dois ciclos longos que totalizaram 228 anos.

Retrocedendo, na Guerra Anglo-Espanhola (1585–1604), a vitória inusitada da marinha inglesa ao repelir a tentativa de invasão das armadas espanhola e portuguesa em 1588, já dava sinais do surgimento de uma nova potência naval audaz interessada em concorrer no tráfico de escravos e em controlar o livre-fluxo de embarcações na região do Canal da Mancha. Assim, quando a ameaça espanhola foi rechaçada pelos ingleses e, depois, também pelos neerlandeses, que se independeram do Império Espanhol após a Guerra dos Oitenta Anos (1568-1648) com ajuda da Inglaterra, ficou mais intensa e inevitável a competição entre ingleses e neerlandeses, vizinhos marítimos próximos e cada vez mais concorrentes no comércio marítimo.

Ao atingir primeiramente o poder naval, e em seguida chegar a uma condição de comando dos mares, o reino Unido conseguiu acumular uma série de vantagens econômicas e geopolíticas que fizeram com que este país sobressaísse em relação aos outros na hierarquia europeia, o acesso a recursos, mercados coloniais e os lucrativos serviços de transporte, por exemplo, multiplicaram a riqueza nacional na mesma medida em que privaram o acesso destes fatores aos outros Estados concorrentes. Conforme sugere o estudo de Santos (2019) acerca dos teóricos do poder naval, ficou evidente a estreita relação sugerida entre poder marítimo e desenvolvimento das nações.

1.2 Fatores determinantes da vitória inglesa na disputa naval-comercial com os Países Baixos

Esta dissertação bem poderia tratar a respeito dos sucessos financeiros e navais dos Países Baixos, primeiro país do mundo a criar um “protótipo” de banco central quase cem anos antes da Inglaterra, onde surgiu o sistema moderno de dívida pública (*dutch finance*), que teve a maior marinha mercante do mundo e a marinha de guerra mais poderosas antes da ascensão naval dos ingleses. Porém, os Países Baixos não se tornaram a potência hegemônica de seu tempo, pois dentre outros fatores, estavam localizados próximos demais da Inglaterra, que tinha vantagens geográficas e econômicas significativas, e foram superados por ela com o passar do tempo. Não havia no mundo espaço suficiente para acomodar duas potências navais-financeiras com ambições globais.

Ao final da Idade Média a Liga Hanseática controlava o comércio no Mar Báltico e Mar do Norte e fazia a ponte logística continental com as prósperas cidade-estado Veneza e Gênova, que controlavam o mediterrâneo e as rotas comerciais para o oriente. A queda de Constantinopla em 1453 para o Império otomano empurrou os europeus ibéricos - mais encabeçados ao Atlântico - para as empreitadas ultramarinas que resultaram em descobertas de novos fluxos comerciais alternativos. Com o declínio hanseático, os Países Baixos tomaram seu lugar no comércio marítimo naqueles mares do norte da Europa e ao mesmo tempo alçaram-se à concorrência contra os pioneiros portugueses e espanhóis na corrida comercial e colonial, principalmente nas Américas e Ásia, crescendo rapidamente às custas do declínio dos impérios ibéricos que tinham capacidade limitada de defender seus extensos domínios

contra as ações corsárias, e cujas embarcações e finanças não atingiram os mesmos graus de inovação desenvolvidos pelos neerlandeses nessas áreas. O trabalho de Santos (2019, p. 947) considera que os Países Baixos detiveram o poder mundial prevalente de 1580 até 1688.

Era evidente para todos em 1600 que os neerlandeses, e não os ingleses, eram os verdadeiros herdeiros dos impérios comerciais dos hanseáticos, venezianos e portugueses. Amsterdã, que substituiu Antuérpia como a entrada para a Europa, possuía todas as vantagens naturais de Londres, junto com um enorme interior continental. (KENNEDY, 1976, p. 30, tradução nossa)

A Inglaterra estava integrada à essas redes comerciais marítimas, mas encontrava-se parcialmente isolada e periférica no período hanseático, tentando superar seu atraso através de medidas protecionistas pontuais que buscavam desenvolver sua capacidade marítima e comercial, capacidade que após a vitória contra a armada espanhola foi impulsionada, dando início às suas primeiras experiências coloniais no começo do século XVII.

Contudo, durante praticamente todo o século XVII, quando ainda se encontrava na esfera de controle comercial dos neerlandês, a Inglaterra implementou uma série de Atos de Navegação, que eram leis com o objetivo de regulamentar, desenvolver e promover a indústria naval, o comércio e a pesca nacionais, além de restringir a participação de estrangeiros como intermediários no comércio interno, colonial e externo.

Alarmados com a aparente incapacidade de competir com os Países Baixos, o parlamento aprovou o Ato de Navegação de 1651, principalmente para impedir os neerlandês de dominarem totalmente o transporte comercial e para reforçar o princípio de que o Canal da Mancha era uma via navegável inglesa, na qual os navios estrangeiros deveriam baixar suas bandeiras nacionais em sinal de deferência quando confrontados pela marinha inglesa, e também afirmaram seu direito de procurar e parar navios neutros em busca de contrabando. (Palmer, 2005, p. 40)

Produtos estrangeiros só poderiam ser importados para a Inglaterra e suas colônias por navios ingleses com tripulações inglesas, ou por navios pertencentes dos países de origem dos produtos. Isso foi um golpe para os neerlandeses, que viviam do transporte de produtos mundo afora sem considerar a origem. (LIVERY, 2012, p.54, tradução nossa)

Os atos infligiam danos diretos aos Países Baixos, que a esta altura detinham uma gorda fatia dos fretes e transações comerciais coloniais (principalmente no lucrativo comércio oriental), eram superiores em navegação, no controle do Báltico, na pesca e nas finanças. (KENNEDY, 1976, p. 48) Sua economia foi construída sobre

esses setores, era totalmente dependente deles e seria arruinada se uma guerra naval os impedisse de exercer essas atividades para as quais a livre-navegação era imprescindível. (KENNEDY, 1976, p. 51) A Inglaterra, por outro lado, ainda era uma economia autocentrada e com uma base agrária robusta. Segundo cálculos de Colbert apud Cipolla (p. 46, 1965), em 1669 o comércio europeu era realizado em 20 mil barcos de variados tamanhos, dos quais, 15 ou 16 mil eram neerlandeses, 3 ou 4 mil ingleses e 500 ou 600 franceses.

O Ato de 1651 resultou na declaração de guerra por parte dos Países Baixos no ano seguinte, iniciando uma série de três guerras navais ocorridas entre 1652 e 1674, as quais tiveram resultados militares pouco conclusivos, já que não houve invasões. Contudo, ao final das guerras os ingleses garantiram sua saída livre para os mares, contiveram a expansão neerlandesa e iniciaram a germinação de uma superioridade naval incontestável. As relações anglo-neerlandesas melhoraram rapidamente quando ambas as nações perceberam que estavam lutando contra o inimigo errado. Em 1677, Mary, a filha do rei inglês casou-se com o príncipe neerlandês Guilherme de Orange, com quem ela mais tarde governaria a Inglaterra no único reinado conjunto da história britânica, e guerrearía contra a França. (PALMER, 2005, p. 60 e LAVERY, 2012, p.84)

“Apesar de os neerlandeses terem sido inimigos nacionais nas décadas passadas, o poder da França estava aumentando após um período de desunião, e ela agora parecia muito mais ameaçadora para os ingleses.” (LAVERY, 2012, p.72, tradução nossa)

Apesar da marinha neerlandesa ser extraordinariamente poderosa, homogênea, bem treinada, e contar com o apoio de vultuosos recursos financeiros de Amsterdã, um conflito militar prolongado era inconveniente pois atrapalhava o comércio marítimo, que era a fonte de sua existência. (KENNEDY, 1976, p. 59) Além do fato de que, ao contrário da Inglaterra, nessas e outras guerras os Países Baixos sempre precisavam dividir seus escassos exércitos em duas frentes, uma marítima e uma terrestre, pois os ataques terrestres de nações continentais aliadas dos ingleses exigiam uma quantidade frequente de contingente, e mesmo quando não haviam ameaças declaradas, os neerlandeses nunca podiam redirecionar suas tropas para o mar porque se negligenciasse suas fronteiras, outros Estados como França, Espanha e os principados germânicos poderiam não resistir ao oportunismo de atacar e anexar territórios mal defendidos, algo comum naquele tempo.

Totalmente dependentes do comércio marítimo, os neerlandeses só poderiam vencer desafiando o bloqueio inglês aos seus portos, e não aguardando aportados como franceses e alemães fizeram em gerações futuras. (LAVERY, 2012, p.54, tradução nossa)

Entre 1649 e 1660 os republicanos ingleses travaram guerras contra os realistas exilados, escoceses, irlandeses, franceses, neerlandeses e espanhóis, e saíram vitoriosos em todas as guerras, aumentando tanto seu poder naval como seus territórios. (LAVERY, 2012, p.53) Para Kennedy (1976, p. 63) não é fácil determinar como as guerras anglo-neerlandesas resultaram no aumento do poder naval da Inglaterra, mas de fato elas elevaram a conscientização popular sobre a rivalidade econômica estrangeira, sua apreciação por uma marinha forte, reformas no serviço naval foram estimuladas, o império ultramarino foi expandido, e outros Estados notaram sua importância como potência naval. Para Lavery (2012, p. 74) após as guerras neerlandesas os ingleses estabeleceram uma nova marinha, muito mais coesa, disciplinada e efetiva que as forças semi-piratas lideradas por Drake na última grande guerra internacional.

Mas, segundo Kennedy (1976), as guerras não resultaram em grandes vantagens para os comerciantes ingleses (com exceção da primeira), o aumento da tributação, a interrupção do comércio e a falta de proteção nas colônias ocasionadas pelas guerras atingiram com força a comunidade mercante, e o transporte marítimo também foi seriamente afetado pelas atividades das gangues de recrutamento forçado (*press-gangs*) da marinha, que desviavam seu capital humano. Segundo Pepys (apud KENNEDY, 1976, p. 61), guerra e comércio não podiam ser conduzidos simultaneamente, era ruim para os comerciantes ingleses, e um desastre para os neerlandeses.

[...] temos indicações de que um conflito aberto com Estados estrangeiros prejudica os bolsos de muitos, mesmo que beneficie e satisfaça outros, e que uma pesquisa sobre a ascensão do Reino Unido ao domínio naval precisa se concentrar tanto no tempo de paz quanto sobre desenvolvimentos de guerra. (KENNEDY, 1976, p. 43, tradução nossa)

Se a guerra, em geral, é ruim ou benéfica ao comércio e ao crescimento econômico, é um debate a ser aprofundado em outra pesquisa, entretanto, a visão de Kennedy (1976) é visivelmente alinhada ao liberalismo, que busca refutar as ideias mercantilistas, em voga quando a Inglaterra ainda não era a potência dominante. Mas fica evidente que sua abordagem cai em contradição ao reconhecer que as medidas nacionalistas protecionistas e a conquista de mercados através de guerras adotadas pelos ingleses que os impulsionaram como potência econômica. Segundo seu próprio

relato, foi contrariando o “livre-mercado” de outras nações que a Inglaterra ascendeu e conquistou seu espaço.

Para os neerlandeses, os estragos mais significativos foram causados nas campanhas terrestres contra a França (que se aliou à Inglaterra na terceira guerra), por conta da sua população e território enxutos. Apesar do revés na primeira guerra naval-comercial contra os ingleses, os Países Baixos aprenderam com a derrota, construíram navios maiores e copiaram dos ingleses a formação em linha-de-batalha¹ (LAVERY, 2012, p. 68), se saíram melhor nas outras duas guerras seguintes e conseguiram se recuperar rapidamente, sua economia continuou prosperando em paralelo à adversária ao longo do século XVII, apenas perdendo importância na medida em que o comércio mundial total se expandiu e a proporção neerlandesa diminuiu relativamente, enquanto a participação inglesa aumentou. (KENNEDY, 1976, p. 63) No setor financeiro, ainda levaria mais quase um século para Londres tomar definitivamente de Amsterdã o lugar de principal centro financeiro da Europa.

É importante ressaltar que o início da ascensão naval tanto neerlandesa como inglesa se deu em grande medida em consequência da fustigação comercial e colonial bem-sucedida dos impérios espanhol e português através da guerra de corso, pirataria e ataques às colônias, que levaram à exaustão das frotas e do comércio ibéricos outrora pujantes e poderosos. (KENNEDY, 1976, p. 33)

Kennedy (1976) também destaca a vantajosa posição geográfica da Inglaterra frente aos Países Baixos, que estavam encurralados em sua saída para o mar aberto.

se os ingleses, por sua insularidade, estavam em melhor posição para dedicar sua atenção ao mundo exterior, eles também estavam em posição de interceptar e frustrar os empreendimentos de outros, seja o desafio comercial dos comerciantes hanseáticos e neerlandeses, ou o desafio militar da Espanha, que dependia fortemente do mar para sua ligação com os Países Baixos. (KENNEDY, 1976, p. 20, tradução nossa)

Segundo Lavery (2012, p. 61) ao incluírem as exportações inglesas, além das importações, no Ato de Navegação de 1660, esse se tornou o centro da política comercial inglesa pelos 200 anos seguintes, sendo que um dos seus objetivos principais era promover a marinha mercante como um “berçário de marinheiros” para a Royal Navy. Nesse sentido, O’Brien e Duran (2010, p. 18) afirmam que a

¹ Tática naval na qual os navios formam uma linha (fila) e manobravam de modo a poderem disparar o maior número possível de canhões, posicionados em seus costados, nas laterais dos navios. Em geral, quando duas frotas adversárias usam essa posição, uma linha se posiciona paralelamente à outra na mesma direção e avançam em sentidos inversos.

reconhecida alocação e realocação de mão de obra entre a marinha mercante e a Royal Navy trouxe vantagens tanto para a segurança do reino quanto para o crescimento de sua economia. Em geral, os serviços públicos e as empresas privadas dividiam os custos de treinamento de marinheiros, artilheiros, navegadores, mestres e comandantes.

Fato é que após as guerras anglo-neerlandesas o transporte e comércio ultramarinos ingleses decolaram, a interação com as colônias se intensificou, deram resultados econômicos favoráveis, e o poder naval começou a ser exercido em sua plenitude pela Royal Navy.

Assim, dentre alguns dos fatores determinantes para a vitória inglesa na disputa naval-comercial com os Países baixos, destaca-se a posição geográfica privilegiada inglesa, cujos portos e acessos ao mar estavam espalhados por todos os lados da Inglaterra, enquanto os Países Baixos estavam naturalmente “bloqueados” pela Inglaterra no Canal da Mancha; as medidas econômicas protecionistas tomadas pelos ingleses, que aumentaram sua participação em áreas estratégicas do setor naval na mesma medida em que diminuíram a participação neerlandesa; e por fim, a excessiva dependência econômica dos Países Baixos pelo comércio marítimo, que era prejudicado pelas guerras navais, não havendo outro setor produtivo significativo para gerar as receitas que sustentavam o Estado.

1.3 A formação de uma marinha nacional – investimento estatal na Royal Navy

O assentamento nas colônias e o comércio de longa distância dependiam de força marítima, quando a coroa ainda não tinha recursos para formar uma marinha estatal poderosa, as iniciativas privadas dos nobres aventureiros ajudaram a retardá-la, similarmente ao que ocorreu na estrutura político-econômica dos territórios feudais, que tinham como característica a descentralização (KENNEDY, 1976, p. 33). No entanto, a necessidade de centralização do poder nas mãos do monarca no Estado modernos exigia a criação de um instrumento de política de Estado que fosse coeso, confiável e que estivesse diretamente subordinado aos comandos e controle do governo, para isso dois problemas básicos deveriam ser resolvidos. O primeiro, era referente a quem pagaria pelos altos custos da construção desse instrumento, e o

segundo, era como acomodar os interesses privados daqueles que entregaram ao monarca o monopólio exclusivo da força naval.

Para Kennedy (1976) o primeiro Ato de Navegação de 1651 colocou fim à Idade Média pois demarcou a aliança entre governo e negócios, e o momento de transição em que o comércio e a guerra naval deixaram de ser operados exclusivamente por grandes empresas privadas controladas por uma pequena elite com autonomia e independência sob seus monopólios, para uma nova configuração onde a coroa passou a assumir progressivamente o monopólio do poder naval operado através de uma marinha nacional comandada e pertencente ao Estado, com a responsabilidade de garantir a segurança da frota privada comercial. O comércio marítimo passou a ser estruturado em bases competitivas entre várias empresas com participação societária, seus membros eram de uma nova classe de investidores de Londres com melhor disposição de financiar a frota da Royal Navy, sua protetora.

Ocorreu um consórcio público-privado no setor naval (que também teve sua versão na formação do Bank of England), e as embarcações comerciais das companhias privadas que antes tinham que dividir sua capacidade de carga entre toneladas em peças de canhão, munição, suprimentos, carga comercial e uma tripulação que se desdobrava entre o serviço militar e operações comerciais, agora davam lugar a dois tipos de embarcações diferentes com maior grau de especialização: as embarcações privadas (em geral) de emprego exclusivamente comercial, com maior tonelagem, menos peças de artilharia, e outro tipo de embarcações exclusivamente militares, mais ágeis e reforçadas, fortemente armadas, com tripulação treinada exclusivamente para a navegação de guerra e corso. “Os homens que lutaram nos navios do rei pela primeira vez, eram soldados, não marinheiros mercantes reformados. Membros da família real e oficiais do exército dominavam as fileiras mais altas da marinha inglesa até o final do século XVII.” (PALMER, 2005, p. 65, tradução nossa)

As embarcações do primeiro tipo provinham indiretamente os recursos que financiavam as do segundo tipo, via pagamento de tributos ou compra de títulos da dívida pública com a renda dos comerciantes, já as embarcações do segundo tipo protegiam as do primeiro dos ataques de piratas, corsários, colonos revoltosos e marinhas inimigas, garantindo o lucro e a normalidade do comércio, além de atacar as frotas comerciais das nações inimigas com alguma frequência. Elas eram o braço marítimo oficial do Estado e seu principal instrumento de política externa, com o qual

conseguia manter o monopólio nacional do transporte marítimo e do comércio colonial que, por sua vez, fomentaram a indústria naval. “O governo desenvolveu firmemente o monopólio da força no mar, e a divisão tanto na composição quanto na função de sua marinha e da marinha mercante ficou muito mais óbvia.” (KENNEDY, 1976, p. 47, tradução nossa)

Após a Guerra Civil (1642–1651), o princípio de uma frota nacional foi definitivamente estabelecido, e a Royal Navy passou por um amplo processo de profissionalização, o cuidado com os feridos foi bastante melhorado e em 1652 os salários dos marinheiros tiveram aumento substancial para melhorar o recrutamento (LAVERY, 2012, p. 57), - pois, até então, grande parte da tripulação era submetida a trabalho forçado em condições insalubres e punitivas não muito melhores que o trabalho escravo, sem recebimento de pagamentos regulares -; sistemas de pensão foram desenvolvidos para os que eram acometidos por doenças; oficiais passaram ser selecionados por mérito e experiência ao invés de serem escolhidos pela influência da nobreza; a corrupção na administração foi amplamente combatida; e as estruturas logísticas e portuárias foram ampliadas e melhoradas. (KENNEDY, 1976, p. 46) Em 1660 a legislação que garantia o recrutamento forçado pelas *press-gangs* foi derrubada, diminuindo temporariamente a violência sofrida pelos marinheiros coagidos a integrar as tripulações dos navios. Ainda assim, com outra guerra em andamento em 1666 as *press-gangs* foram novamente empregadas além dos limites aceitáveis, e sua legalidade passou a ser amplamente contestada (LAVERY, 2012, p. 68).

Além disso, a revolução de Oliver Cromwell teve como resultados diretos, além da formação de uma marinha nacional, a melhoria da situação das finanças (sustentada pela tributação e confisco dos bens dos realistas derrotados), ela teve apoio de novas forças sociais que apreciavam os benefícios advindos da posse de uma marinha forte, implicando no crescimento do mercantilismo. (KENNEDY, 1976, p. 47)

a conexão entre o poder marítimo e o poder estatal haviam se tornado evidentes; também, o relacionamento entre poder naval e comércio marítimo. Como resultado, os Estados europeus com interesses marítimos desenvolveram políticas regulatórias, que os ingleses chamaram "Atos de Navegação", projetados para trazer riqueza marítima e poder. Como observou John G. B. Hutchins, “Desde o início da era comercial e industrial moderna do século XV, nenhuma indústria foi mais afetada com interesse público e mais continuamente sujeita a regulamentação do que o transporte marítimo.” Os impérios marítimos desta nova era trabalharam para combinar aspectos

econômicos, militares e diplomáticos em uma ordem abrangente – o mercantilismo, a primeira política de segurança nacional do mundo moderno. Um elemento central da política mercantilista foi o desenvolvimento dos fatores, ambos físicos e humanos, que contribuíram à força econômica e marítima do Estado. (PALMER, 2005, p. 29, tradução nossa)

A nova classe burguesa protestante que ascendeu ao poder nesse período representada em um parlamento reconfigurado passaria então a enriquecer com o comércio em virtude dos Atos de Navegação, e seu dinheiro financiava o aprimoramento das instituições do Estado. O poder naval britânico se beneficiou essencialmente de um amplo e profundo apoio público que não tinha nenhum outro equivalente (RODGER, 2004 apud O'BRIEN e DURAN, 2010, p. 2)

O Parlamento, outra tradicional instituição inglesa, vinculou as duas categorias de interesses e embarcações, e era a instância decisória onde os recursos destinados a financiar a marinha real eram decididos. Como esta tinha a função de proteger o comércio, e o Parlamento era formado predominantemente pela elite comercial, os parlamentares estavam mais tendentes a disponibilizar os recursos que fossem necessários para a manutenção do poder naval.

De uma assembleia de navios providenciada pelo monarca e alguns nobres e comerciantes, [a Royal Navy] tornou-se uma força nacional, paga por votos regulares do parlamento; de corpo ocasional e heterogêneo, tornou-se uma frota permanente e homogênea; quase sem qualquer apoio administrativo e logístico, desenvolveu uma estrutura de estaleiros, aprovisionamento, contabilidade, recrutamento e treinamento [...] sob o controle de marinheiros profissionais, [...] que respondiam diretamente ao governo como instrumento de política nacional. (KENNEDY, 1976, p. 66, tradução nossa)

Quadro 1 - Número de embarcações da Royal Navy

Ano	Número de embarcações da Royal Navy	
1546	58	
1642	35	
1649	39	
1651	80	
1652	102	
1660	157	
1688	173	(100 navios-de-linha) ²
1697	323	(176 navios-de-linha)
1755	137	
1760	275	
1777	210	
1782	398	
1800	585	
1810	722	
1813	624	

Fonte: elaboração do autor, com dados mesclados dos trabalhos de Kennedy (1976, p. 46, 65 e 81); Lavery (2012, p. 52 e 85); Morriss (2011, p. 37).

Para ilustrar o crescimento naval em números, entre 1748 e 1788, a tonelagem da marinha mercante britânica dobrou de tamanho, e nos trinta anos seguintes dobrou novamente. Passado de aproximadamente 500 mil para 1 milhão de toneladas e, por fim, para 2,5 milhões de toneladas (MORRISS, 2011, p. 83). Entre 1755 e 1815, a frota da marinha mercante britânica praticamente dobrou em quantidade de navios (MORRISS, 2011, p. 22).

O número de marinheiros em serviço passou de 48.000 em 1713 para 327.000 em 1813, sendo que em média 15% eram estrangeiros (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 22). Em 1813 o exército britânico contava com 235 mil homens, sendo que 73% (171 mil) destes estavam alocados em bases no além mar espalhadas mundo afora (MORRISS, 2011, p. 75) o que torna evidente a dependência naval das forças armadas terrestres.

² Os combates em linha-de-batalha exigiam navios cada vez maiores e com mais canhões. Assim, os únicos navios com poder de fogo capazes de compor essa tática naval eram os navios-de-linha, que tinham três mastros, eram armados em média com 70 a 100 canhões divididos em três cobertas, tripulado por aproximadamente 600 a 850 marinheiros. Foram desenvolvidos especialmente para esse tipo de combate, era a classe mais poderosa de seu tempo, comum entre os séculos XVII até meados do XIX.

Criar e manter uma marinha nacional exigia do Estado outros desenvolvimentos além de simplesmente navios e tripulações, a existência da Royal Navy exigia também uma ampla infraestrutura em terra de docas, estaleiros, portos, além de uma burocracia profissional e especializada com capacidade de planejar e gerenciar suas complexidades logísticas. O órgão administrativo responsável pela gestão das finanças, das docas reais, e pela construção e suprimento dos navios era o Navy Board (1546-1832), já o Almirantado ficava a cargo da estratégia e seleção de oficiais para os navios. (LAVEY, 2012, p. 82)

Com a Revolução Comercial em andamento e os membros do Parlamento concordando em pagar impostos para manter uma marinha permanente, esperava-se que os interesses ingleses no exterior fossem protegidos pela força. Os interesses privados foram assumidos pelo Estado. "Quanto mais o Reino Unido dedicou suas energias ao comércio colonial, mais a elite da nação se preocupou com posses no exterior e com uma marinha forte". (KENNEDY, 1976, p. 72, tradução nossa) Essa era a estrutura necessária para manter um sistema colonial vigoroso e sustentar o padrão de crescimento inglês no caminho de assumir o posto de potência global. "O comércio exterior florescente ajudou a economia, incentivou a marinharia e a construção naval, forneceu fundos para o Tesouro Nacional e foi a garantia de vida das colônias [...]" (KENNEDY, 1976, p. 66-67, tradução nossa). A simbiose entre apoio parlamentar, expansão mercantil e poder naval virou uma característica marcante da Inglaterra, a aprovação do Parlamento da construção de 30 novos navios-de-linha de uma só vez encaminhada por Pepys, então primeiro secretário do Almirantado Britânico, foi um demonstrativo dessa simbiose (LAVEY, 2012, p. 64), já que os custos para construir cada navio desse tipo eram estratosféricos.

Após a Revolução Gloriosa de 1688 as grandes companhias marítimas de comércio perderam seus monopólios e privilégios, o que levou a seu desaparecimento (com exceção da Companhia das Índias Orientais), e a Royal Navy assumiu totalmente o papel de proteção antes exercido também por elas (KENNEDY, 1976, p. 65). A Revolução também resultou num aumento expressivo de poder do Parlamento inglês, largamente facilitado pela marinha, em retorno, ele facilitou o crescimento e a importância da frota na nova era da história britânica. Os reis do século XVIII não abdicaram de todo seu poder, mas, em geral, eles estavam cientes da necessidade de trabalhar conjuntamente com o Parlamento ao invés de ir contra ele, e ambos estavam unidos pelo mesmo desejo de uma marinha forte (LAVEY, 2012, p. 85).

O Parlamento publicou a Declaração de Direitos de 1689 (*Bill of Rights*) garantindo a supremacia política protestante e nenhum direito de tributação sem acordo prévio com o Parlamento, limitando o poder dos monarcas. Importante lembrar que os acirrados conflitos religiosos entre católicos e protestantes estavam no pano de fundo em quase todas as guerras civis e entre Estados desde o século XVI, não faltaram massacres, golpes e regicídio em nome da religião. A estabilidade política só foi conquistada no Reino Unido a partir de 1715 com o apaziguamento dos profundos conflitos religiosos internos (KENNEDY, 1976, p. 70).

Além das funções anteriormente citadas a respeito da Royal Navy, havia outra que era essencial para manter de pé a estrutura do sistema colonial, ela era um instrumento de violência de Estado bastante eficaz para reprimir revoltas de povos escravizados e colonizados nos domínios britânicos. No Caribe, por exemplo, a Royal Navy conjuntamente com as tropas do exército nacional e milícias locais, esmagaram diversas revoltas *marrons* (quilombolas) sucessivamente, e na Jamaica, travaram duas Guerras Maroons (1739-1740 e 1795-1796). Além dos castigos e torturas diários aplicados contra os negros escravizados que trabalhavam nas lavouras, a rebelião era punida com pena de morte. Insistia-se em manter o terror para desencorajar fugas e sustentar uma minoria branca exploradora no governo. Assim, a marinha era sempre um último recurso a ser chamado em defesa da elite colonial, que salvaguardava os interesses da elite econômica e reestabelecer *status quo* através do uso da violência. Os próprios membros da marinha e do exército também estavam sujeitos a sofrerem os castigos violentos dessa estrutura repressiva, a exemplo do castigo que punia com 900 chibatadas os indisciplinados e subversivos (CARRERAS, 1984, p. 95).

O'Brien e Duran (2010, p. 10) demonstram que a Royal Navy assumiu um conjunto de funções produtivas que atendiam aos interesses nacionais, convertendo insumos de capital, mão-de-obra e outros recursos em produtos variados de "bens públicos", como a segurança externa (a prioridade absoluta era impedir a invasão das Ilhas por mar); proteção do comércio internacional e costeiro; proteção da extensa indústria pesqueira; predação sobre o comércio inimigo e outros potencialmente hostis em tempos de guerra; apoio *offshore* a aliados e colônias; transporte de tropas; bombardeio de bases inimigas, fortificações costeiras e cidades litorâneas; contenção de contrabando; ameaças diplomáticas bem-sucedidas (diplomacia dos canhões), e outros elementos de um conjunto inter-relacionado de múltiplos objetivos. Desse modo, o poder naval efetivo emanou como resultado dos sistemas estabelecidos,

financiados e mantidos pelo Estado para a mobilização, combinação e coordenação de várias ações (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 12).

1.4 A superioridade naval e financeira na vitória contra a França

A Revolução Gloriosa destronou o rei convertido ao catolicismo Jaime II e colocou o protestante Guilherme III (de Orange) no lugar, que navegou dos Países Baixos com uma frota de 50 navios de guerra, 200 navios de transporte e 12 mil tropas (LAVERY, 2012, p. 83), e unificou as duas potências navais e protestantes sob o mesmo trono. Sua ação não foi apenas no sentido de evitar que os católicos jacobitas voltassem ao poder naquele arquipélago, mas também foi uma resposta à ocupação da Renânia pela França, um Estado de grande magnitude territorial, populacional, econômica e militar que pretendia expandir-se e conquistar mais espaço no continente. A França, que já era uma ameaça reconhecida ao equilíbrio de poder continental, tornou-se um rival marítimo da Inglaterra após importantes vitórias contra as marinhas neerlandesa e espanhola no Mediterrâneo (PALMER, 2005, p. 67).

“A França nos superará no mar quando não tiverem nada a temer em terra. [...] nossa marinha deve proteger nossas alianças no continente e, assim, desviar as despesas da França, permitindo-nos manter nossa superioridade no mar.” (NEWCASTLE, 1742 apud KENNEDY, 1976 p. 75, tradução nossa)

Uma marinha forte claramente não era necessária para a defesa nacional francesa, pois não havia nenhuma perspectiva de que a Inglaterra ou qualquer outro país invadiria a França pelo mar. Ela só poderia ser usada para construir um império às custas de outros e dominar o resto da Europa, principalmente Inglaterra e Países Baixos (LAVERY, 2012, p. 73).

Colbert, o primeiro ministro francês (1661-83) que controlou a marinha e as finanças do Estado, compreendeu intuitivamente os principais elementos do poder marítimo, como amplamente definido três séculos depois por Mahan (1890). Ele via o comércio como um gerador de renda nacional, colônias como fonte de riqueza, frota mercante como uma necessidade para um império ultramarino e a marinha como instrumento de política. Como bom mercantilista, ele também entendeu as interconexões desses elementos. Colbert empreendeu um programa nacional abrangente para tornar a França um poder marítimo formidável, estabeleceu grandes bases navais protegidas por fortificações modernas, três academias navais, aprimorou

instalações portuárias e supervisionou a redação de códigos marítimos e navais. Ele dirigiu o fortalecimento das posições coloniais francesas na América do Norte e no Caribe, enviou um esquadrão naval francês para o Oceano Índico em 1666, apreendendo bases permanentes ao longo da costa de Malabar em 1670 e 1671, e em 1686 invadiram Madagascar. A marinha francesa, que consistia em 18 navios de guerra em 1661, tinha 276 na época da morte de Colbert em 1683 (PALMER, 2005, p. 67-68), e 93 navios-de-linha em 1689 (LAVERY, 2012, p. 90).

[Em 1689] a jovem marinha francesa alcançou um passo de desenvolvimento que nunca havia atingido anteriormente e ao qual por muitos anos não alcançou novamente. A inteligência e energia de Colbert criaram uma esplêndida frota, numericamente igual, se não superior, às frotas da Inglaterra e Países Baixos combinadas; e os oficiais e homens em serviço tinham adquirido experiência nas melhores escolas do dia, lutando hora com os neerlandeses contra os ingleses e, hora com os ingleses contra os neerlandeses. (CLOWES apud PALMER, 2005, p. 69, tradução nossa)

Entre o final da terceira guerra anglo-neerlandesa e o início da Guerra dos Nove Anos, a marinha inglesa também passou por melhorias constantes, os fracassos das duas últimas guerras neerlandesas incentivaram o rei e o Parlamento a empreender um programa de expansão naval substancial. O notável Samuel Pepys, primeiro secretário do Almirantado Britânico e membro do Parlamento, frequentemente considerado o pai da administração naval inglesa, continuou suas reformas e conseguiu a aprovação da lei de 1677, que adicionou os 30 poderosos navios-de-linha à frota. Embora o aumento do número de navios na marinha inglesa entre 1660 e 1688 pareça modesto, os novos navios eram maiores e mais fortemente armados e tripulados (Palmer, 2005, p. 69-70).

É importante notar que, naquela época, a construção de um grande navio de guerra era a tarefa mais cara, complexa e arriscada que um país poderia realizar, assemelhando-se provavelmente aos projetos espaciais da atualidade.

Os grandes navios de guerra levaram vários anos para serem construídos e poderiam permanecer ativos em serviço por até 20 anos ou mais (em alguns casos, com remontagens). Para permanecer no mar os navios requeriam a realização de serviços regulares trienais de limpeza e reparos nos estaleiros em terra, e reforma completa pelo menos a cada 4-5 anos. (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 13, tradução nossa)

A Guerra dos Nove Anos teve como enredo a deposição de um rei católico e sua substituição por um rei protestante neerlandês, contudo, o enredo principal se dava na formação de uma grande aliança entre países europeus para conter a França e, por outro lado, pela estratégia francesa de apoiar o rei católico deposto em seu esforço para conquistar a Irlanda católica do controle inglês, abrindo um flanco

britânico na guerra, o emprego de uma poderosa frota no Canal da Mancha para derrotar a frota anglo-neerlandesa, e uma ofensiva terrestre contra os Países Baixos. Por fim, a França esperava invadir a Inglaterra (PALMER, 2005, p. 71).

Em 1690, 73 navios-de-linha franceses derrotaram uma frota anglo-neerlandesa de 56 navios-de-linha na batalha de Beachy Head (LAVERY, 2012, p. 91), apesar de a frota inglesa ter fugido praticamente ilesa, a vitória francesa assustou a burguesia comercial de Londres, pois o Canal da Mancha ficou sob controle dos franceses, que tiveram uma rara oportunidade não aproveitada de realizar uma invasão, o que obrigou a Royal Navy a passar por uma ampliação de sua frota, e a retomar uma estratégia mais ofensiva. Já nos anos seguintes a frota anglo-neerlandesa conseguiu virar o jogo e eliminar as ameaças francesas pelo mar, tornando-se evidente sua superioridade marítima (PALMER, 2005, p. 75 e LAVERY, 2012, p. 94) A partir de então, com a frota principal derrotada, a França desistiu de se equiparar ao poder naval da aliança anglo-neerlandesa, abandonou a estratégia de enfrentamento naval direto e empenhou sua marinha na guerra de corso contra o comércio inglês, destinando maior foco à campanha terrestre (LAVERY, 2012, p. 95).

“A derrota foi um grande golpe para os franceses. [...] daí em diante a estratégia francesa mudou geograficamente em direção ao Mediterrâneo, e filosoficamente em relação à guerra de corso.” (PALMER, 2005, p. 77, tradução nossa) e assim, “[...] houve grandes ganhos obtidos na captura de mercadores inimigos e na apreensão de seu conteúdo” (KENNEDY, 1976, p. 72, tradução nossa)

Com uma marinha nacional formada e uma Revolução Financeira em curso, a Inglaterra adquiriu a capacidade de travar longas e caras guerras sem levar sua economia à falência, como antes era corriqueiro. Outras potências como França e Espanha não atingiram essa mesma capacidade, o que foi crucial para a vantagem inglesa. Entre 1689 e 1713 os ingleses estiveram praticamente em guerra constante, entretanto, houve uma expansão econômica firme nesse período. O país conseguia se dedicar tanto ao comércio como à guerra sem que seu padrão básico de expansão fosse afetado (KENNEDY, 1976, p. 70-73). “Um fato surpreendente quando comparado aos números relativos para o início e o final das guerras de 1914-18 e 1939-45.” (KENNEDY, 1976, p. 73, tradução nossa)

Ficou evidente, após a Guerra dos Nove Anos e a Guerra de Sucessão Espanhola que o fim dos conflitos era consequência do esgotamento financeiro dos Estados francês e espanhol, que não tinham capacidade de expandir e prolongar os

gastos militares. E uma marinha inglesa fortalecida teve implicações econômicas, pois a guerra marítima não foi decisiva, já que o palco principal era no continente, e a Inglaterra se viu livre do cenário terrestre de destruição, mantendo o controle do Canal da Mancha, essencial para prevenir a invasão e manter o comércio funcionando.

“A guerra custou uma quantia enorme de dinheiro, da qual grande parte foi gasta na guerra de William em Flandres. Para fazer pagamentos lá, e também para financiar a guerra naval, o Banco da Inglaterra foi fundado em 1694.” (LAVERY, 2012, p. 98, tradução nossa)

Os ingleses enfrentaram não apenas um desafio mais potente na França, mas também um dilema estratégico muito mais complicado do que tinham durante a guerra contra os neerlandeses. A França não podia ser bloqueada tão facilmente quanto os Países Baixos, os franceses também não eram tão dependentes do comércio marítimo. (PALMER, 2005, p. 71) Em ambas as guerras a França não poderia ser derrotada ou forçada à paz apenas pelo uso do poder naval, sua costa era fisicamente impossível de ser controlada, e sua força era essencialmente terrestre, ela poderia formar um gigantesco e eficiente exército que a Inglaterra jamais conseguiria igualar, então era necessário ter aliados continentais para derrotá-la (LAVERY, 2012, p. 89). Por isso, a estratégia inglesa não se esforçou em atacar sistematicamente o comércio marítimo francês, pois tal empreendimento resultaria inefetivo e pouco significativo. (KENNEDY, 1976, p. 78) “mesmo a aniquilação da frota inimiga, um resultado que, nessas circunstâncias, era altamente improvável, não provocaria um colapso francês imediato.” (PALMER, 2005, p. 87, tradução nossa)

Morriss (2011, p. 3) constatou esse mesmo problema nas guerras seguintes contra a França, que exigiam cada vez mais envolvimento continental por meio de forças terrestres e apoio aos aliados, que custavam altos subsídios.

Porém, os custos das campanhas militares exauriram as finanças da França, e como resultado da guerra ficava a promessa de que França e Espanha nunca estariam unificadas pela mesma coroa novamente (KENNEDY, 1976, p. 86). Para a Inglaterra o fim do conflito resultou em alguns benefícios estratégicos: a Revolução Gloriosa foi mantida; a Irlanda foi pacificada; as ambições continentais de Luís XIV foram inviabilizadas; a França ficou esgotada; e o exército inglês foi recriado, equipado e modernizado (KENNEDY, 1976, p. 80).

A Guerra de Sucessão Espanhola foi muito similar, mas pela maior duração, dessa vez levou ao completo esgotamento francês, o país foi a falência. Novamente

o foco principal foi no continente, e o Reino Unido teve ganhos territoriais extensivos fora da Europa. Ocorreu um desaparecimento virtual da marinha francesa, concentrada novamente na guerra de corso (KENNEDY, 1976, p. 82).

A natureza das guerras anglo-neerlandesas (1652-1674) e das guerras que foram travadas contra a França (1689-1713) foram muito diferentes, sendo difícil a comparação

Os beligerantes travaram 13 grandes batalhas marítimas durante os 22 anos das guerras anglo-neerlandesas. Nos três conflitos, as apostas para as potências marítimas envolvidas eram altas e as perspectivas de vitória no mar frequentemente levavam os ingleses e os neerlandeses a correr riscos na busca por um golpe decisivo. Os ingleses e franceses lutaram apenas três grandes batalhas no mar durante os 24 anos das guerras dos Nove Anos e da Sucessão Espanhola. Nas três, [...] uma das frotas envolvidas estava claramente na defensiva e procurou sobreviver, em vez de triunfar. Em nenhuma das batalhas os comandantes esperavam que a aniquilação da frota inimiga levasse ao rápido final da guerra. (PALMER, 2005, p. 88-89, tradução nossa)

O que ficou evidente, foi que nas primeiras, o poder naval foi decisivo, o que não ocorreu nas segundas. Contra a França, a marinha britânica foi muito importante para evitar uma tentativa de invasão e desmontar a estratégia naval inimiga, mas seu papel não foi tão determinante no resultado do conflito. As finanças sim, foram decisivas, pois a capacidade adquirida de prolongar os gastos de guerra por vários anos só puderam ocorrer devido às inovações financeiras, as quais os franceses não dispunham. Apesar de terem um exército grande, moderno e poderoso, a França não foi capaz de sustentar seus custos no longo prazo, e pesou a grande aliança formada, com a qual os ingleses tiveram importantes aliados no continente. Contudo, segundo O'Brien e Duran (2010, p. 9), todas as evidências sugerem uma divergência de longo prazo e crescente no tamanho da marinha de guerra e marinha mercante do Reino Unido em comparação com seus rivais e concorrentes na Europa e na Ásia.

Figura 1 - Frame de videodocumentário mostrando pintura decorativa nas paredes do Painted Hall, no Old Navy Hospital em Greenwich, Inglaterra. (As figuras centrais formando um casal são representações da Rainha Maria II e do Rei Guilherme III, que está sentado sobre o Rei francês Luís XIV, derrotado nas guerras contra os britânicos.



Fonte: CROSSLEY-HOLLAND, D. **Empire of The Seas: how the navy forged the modern world - The Golden Ocean** (ep. 2), BBC, 2009. Disponível em: <<https://www.bbc.co.uk/programmes/b00qbvqw>> Acesso em: 02/02/2020.

1.5 A função econômica do corso e da pirataria

A pirataria é um fenômeno universal documentado desde a Grécia antiga, é o ato autônomo ou organizado em grupos de saquear e pilhar navios interceptados e cidades costeiras em busca de cargas valiosas em produtos, dinheiro, reféns ou os próprios navios. Os ataques piratas se caracterizam, de modo geral, por investidas planejadas, executadas com rapidez e furtividade, e pelo emprego da violência e do terror.

Segundo a Encyclopaedia Britannica, os corsários eram “piratas com documentos” contratados por governos para ações militares ou que dispunham de uma autorização oficial para roubar navios mercantes, invadir e saquear assentamentos dos países rivais utilizando-se de embarcações de sua propriedade. O termo “corsário” originalmente está ligado ao Mar Mediterrâneo no contexto da disputa pela supremacia marítima entre os Estados europeus cristãos e o Império

otomano entre o final do século XIV até o início do século XI. Já os bucaneiros e flibusteiros foram um meio-termo entre piratas e corsários que atuavam especificamente nas ilhas do Caribe como Tortuga, La Hispaniola e Jamaica ao longo do século XVII, eles agiam principalmente em ataques às possessões espanholas, e sua formação tinha caráter plurinacional, contando com ingleses, franceses e neerlandeses, que esporadicamente tiveram apoio tácito ou oficial de seus governos. É importante ressaltar que na língua inglesa usa-se o termo “*privateer*” para diferenciar os corsários modernos do Atlântico dos anteriores “*corsairs*” do Mediterrâneo, distinção que não ocorre na língua portuguesa.

Piratas, corsários, *privateers*, bucaneiros, flibusteiros, qualquer que seja a categoria, todas foram denominações para profissões marginais que estavam vinculadas aos interesses econômicos competitivos dos impérios europeus. Apesar de gozarem da autonomia e da liberdade, aqueles marinheiros aventureiros, mesmo com suas ações destrutivas, prestaram um importante serviço na economia informal dos séculos XVII e XVIII. Carreras (1984) aponta que parte significativa da comercialização dos produtos roubados era destinada à burguesia europeia, que negociava e comprava os produtos, portanto a pirataria “era uma organização mercantil ligada ao processo ascendente do capitalismo e seu desenvolvimento estava historicamente ligado à ascensão da burguesia.” (CARRERAS, 1984, p. 26, tradução nossa)

Às vezes, os corsários iam além de suas permissões e atacavam embarcações que não pertenciam ao país-alvo. Esses ataques extracurriculares e pilhagens eram indistinguíveis da pirataria. Em outras ocasiões, piratas fora da lei operavam com o incentivo tácito de um governo, mas sem a autorização legal por escrito dada aos corsários. Em contextos históricos em que essas práticas eram comuns, a linha divisória entre corsário e pirata era borrada. O uso de corsários permitiu que os Estados projetassem o poder marítimo além das capacidades de suas marinhas regulares, mas houve *trade-offs*. Como o curso era geralmente uma ocupação mais lucrativa que o serviço militar, tendia a desviar mão de obra e recursos das marinhas regulares. (ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, 2020)

Essas ações foram tanto incentivadas como combatidas pelos Estados europeus a depender da conjuntura, interesses e circunstâncias. Os ataques piratas do capitão Francis Drake e do comandante John Hawkins no final do século XVI, por exemplo, foram instrumentais para introduzir a Inglaterra no tráfico de escravos

africanos, então dominado pelos espanhóis (LIVERY, 2012), eles receberam a honraria de Sir da rainha Elizabeth I e foram consagrados heróis nacionais, ao mesmo tempo que a Espanha colocava suas cabeças a prêmio. No Caribe, piratas como Henry Morgan tiveram um papel fundamental na defesa da colônia inglesa da Jamaica durante as guerras, no seu enriquecimento comercial e no auxílio militar aos ataques contra o Império espanhol. Sempre atuando com respaldo do governador local, de quem era sócio e aliado (CARRERAS, 1984, p. 30). No Brasil colônia, não faltaram exemplos das ações violentas dos piratas ingleses, como os ataques de Thomas Cavendish a Vitória, Ilha Grande, Santos e São Vicente (1591) e os saques no Recife (1595) de James Lancaster, ambos ocorridos no contexto da União Ibérica (1580 a 1640) e Guerra Anglo-Espanhola (1585–1604), o que colocava o Brasil numa posição de “território inimigo”. Assim, por muitas décadas a Inglaterra se beneficiou das ações de pirataria, uma prática implementada de forma terceirizada e descentralizada que resultou na fustigação dos países adversários e ampliação de seu poder naval.

Entretanto, na medida em que seu comércio marítimo se expandiu e estabilizou, a pirataria e corso viraram um problema mais contrário que favorável aos britânicos. Um grande império marítimo-comercial configurava ao Reino Unido uma ampla estrutura de poder e trazia grandes vantagens, mas também trazia problemas e vulnerabilidades (KENNEDY, 1976, p. 85). Na medida em que as marinhas inimigas não tinham mais a capacidade de enfrentar diretamente a Royal Navy, os ataques furtivos a navios e frotas mercantes se intensificaram, com isso, não apenas o comércio inglês era afetado, com prejuízos comerciais, perdas humanas e perda das embarcações, mas a economia dos Estados adversários era reforçada com a apropriação resultante do corso.

Em nenhum momento a guerra contra o comércio foi conduzida em maior escala e com maiores resultados do que durante esse período; e suas operações foram mais amplas e mais devastadoras no momento em que as grandes frotas francesas estavam desaparecendo [...] (MAHAN apud KENNEDY, 1976 p. 79, tradução nossa)

Protegidos por um documento oficial autorizativo (carta de corso) que evitava que fossem punidos com a pena de morte por pirataria, os corsários tiveram ganhos substanciais capturando e vendendo navios anglo-neerlandeses. Durante 1692, 59 corsários baseados em Saint-Malo, na França, capturaram sozinhos 200 navios (LIVERY, 2012, p. 95). Cerca de 4 mil embarcações inglesas foram capturadas após 1693 durante o período das guerras (KENNEDY, 1976).

A Royal Navy teve que organizar um sistema de comboios e cruzeiros³ para tentar proteger a marinha mercante, mas dividida era ineficaz tanto em exercer pressão econômica sobre a França como em proteger a navegação comercial inglesa (LAVERY, 2012, p. 95-96 e KENNEDY, 1976, p. 79). A tamanha expansão do setor de navegação do Reino Unido havia se tornado um enorme problema de proteção comercial para a Royal Navy, pois claramente nunca havia escolta suficiente para os comerciantes (KENNEDY, 1976, p. 85). Com o avançar das guerras e o acúmulo de perdas, os comerciantes ficavam cada vez mais desejosos da paz, e parte da crítica recorrente era que as guerras eram um desperdício que apenas prejudicava o comércio e sempre terminavam em impasse.

A maior catástrofe financeira nesse período ocorreu em 1693 quando um comboio comercial com mais de 400 embarcações inglesas e neerlandesas que ia em direção à Turquia, protegido por apenas 21 navios, foi interceptado na costa de Portugal por uma frota da marinha francesa de cerca de 90 navios. 50 embarcações mercantes foram perdidas e outras 40 foram capturadas pelos franceses, gerando várias falências em Londres, tumultos no Parlamento, um prejuízo desastroso equivalente a mais de um ano de comércio e, por outro lado, lucros milionários à França avaliados em mais de um milhão de libras em cargas. Os prêmios foram vendidos por 3 milhões de livres, valor equivalente ao orçamento anual da marinha francesa (PALMER, 2005, p. 78-79 e LAVERY, 2012, p. 97).

Contudo, o comércio não foi interrompido, e mesmo os prejuízos acumulados por conta dos ataques de corsários e piratas, não foram capazes de inviabilizar a economia baseada no comércio marítimo, sua estrutura não apenas permaneceu, como foi ampliada e reforçada. Em 1707 o Parlamento britânico aprovou a Lei dos Cruzeiros e Comboios para garantir que navios da Royal Navy atuassem contra a pirataria, sem contar que a segurança jurídica do setor também contava com um sistema de seguros contra perdas que estava em pleno desenvolvimento. A mobilização das frotas em comboios escoltados foi uma estratégia que perdurou, principalmente nos períodos de guerra em que aumentavam os ataques de corsários.

³ Termo usado durante a Era da Vela em referência a determinados tipos de missões de longo alcance (e não a um tipo de navio em si), como incursões, patrulha e proteção comercial cumpridas geralmente por um navio mais leve e ligeiro, como a fragata. Utilizando cruzadores para defesa da marinha mercante e para incursões contra o comércio adversário, a marinha podia concentrar os grandes, caros e estratégicos navios-de-linha exclusivamente no combate direto, minimizando os riscos de serem destruídos e desgastados no desempenho contínuo de missões de patrulhamento.

Em 1798 o Reino Unido aprovou uma Lei Compulsória de Comboios que o tornou obrigatório para a maioria das embarcações oceânicas (MORRISS, 2011, p.4).

Os sustentáculos financeiros do Reino Unido podiam suportar a tensão da guerra, o transporte continuava apesar das depredações dos corsários, seus comerciantes encontravam alternativas aos mercados fechados, e certas indústrias (fundição de ferro e construção de navios) foram estimuladas por encomendas de armamento (KENNEDY, 1976, p. 71).

Com a paz de 1714 a pirataria entrou na sua curta era de ouro. Havia muita riqueza sendo transportada pelos mares, e uma multidão de homens dispensados das marinhas que acumularam experiência no mar e na guerra, e não conseguiam encontrar trabalho regular. Com a oferta extra de força de trabalho, as frotas mercantes deprimiram os salários e as condições de trabalho. Isso implicou em uma enxurrada de corsários, marinheiros da Royal Navy e da marinha mercante que encontraram na pirataria um meio de vida e uma forma de tentar fugir das condições profissionais decadentes e humilhantes em que se encontravam. Estima-se que cerca de 2 mil piratas operavam por volta de 1715, enquanto a Royal Navy tinha 15 mil homens, e que em 10 anos desse período cerca de 2 mil embarcações foram atacadas (LAVERY, 2012, p. 114 e 116). Contudo, ainda é impreciso falar sobre os números e tonelagens das ações predatórias de corso, pois ainda não foram publicados dados quantificando as capturas sobre as marinhas mercantes inimigas (e neutras) em tempos de guerra (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 7).

Com a mesma rapidez que esse contingente de homens migrou para a economia ilegal da pirataria, quando esta foi duramente reprimida e erradicada pelas forças estatais em 1718 nas Bahamas e 1721 na costa oeste da África, esse contingente foi parcialmente absorvido pelo contrabando de escravos, que se tornou um grande negócio lucrativo e legalizado que exigia marinheiros experientes. Foi um impulso crucial na história do capitalismo e do comércio triangular no Atlântico (LAVERY, 2012, p. 116-117).

Ao final das guerras, os marinheiros que serviam à marinha, quando eram redistribuídos e realocados na marinha mercante, evitavam a ocorrência de problemas corriqueiros de crimes e desordem, já bastante associados à desmobilização de tropas, que acumulavam habilidades bélicas e expertise em violência (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 18).

1.6 Progresso técnico no setor naval e o desenvolvimento de setores estratégicos da cadeia produtiva - prenúncio da industrialização

O progresso técnico nesse período não foi rápido, durou décadas, e às vezes séculos para se provar estabelecido, foi um longo processo incremental de tentativas e erros sucessivos que se estendeu desde o século XV ao XVIII, quando então foi acelerado e mais especificamente localizado. Tais progressos tampouco foram restritos apenas à Inglaterra, que não apenas inovou, mas também copiou avanços de outros países. Aqui, destacamos superficialmente algumas das inovações identificadas na pesquisa que foram, em maior ou menor escala, alavancadas pela demanda estatal via compras públicas e contratos, ou pela sua ação empreendedora direta. Tais quais, os avanços foram: desenvolvimento dos navios de guerra redondos⁴; canhões de ferro fundido; tática de linha-de-batalha; sistema logístico e de comunicação interna; aumento na produtividade agrícola; aumento da produção de ferramentas, peças e componentes provenientes da metalurgia e carpintaria; instrumentos de navegação astronômica, cartografia e hidrografia, desenvolvidos pelas ciências; e a medicina naval.

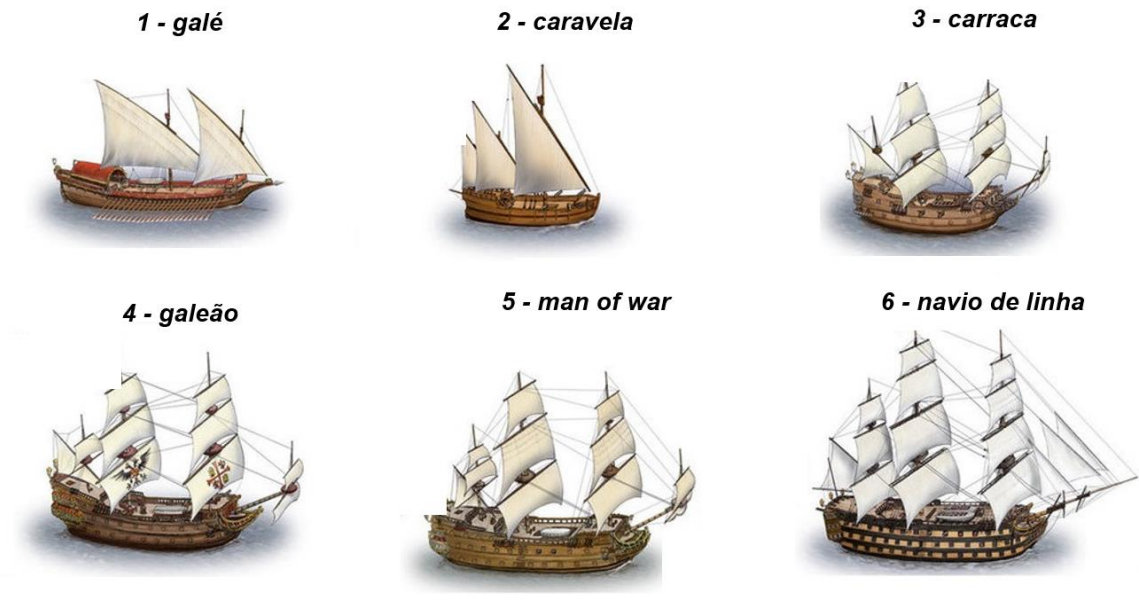
Além disso, é importante ressaltar que todo esse conjunto de inovações teve por trás de si um fator promotor, que apesar de não fazer parte do escopo dessa pesquisa, foi determinante, que foram os avanços no campo das ideias, como a ética e filosofia, por exemplo, resultantes dos movimentos do Renascimento, Revolução Científica, Heliocentrismo, Empirismo, Reforma Protestante e Iluminismo, sendo que em todos eles a Inglaterra teve algum papel de destaque.

Por volta de 1500 seria difícil supor que a era das galés de guerra estava chegando ao fim após uma longa história de emprego e desenvolvimento, uma classe de embarcação típica de mares internos, movida a poucas velas, muitos remos e cuja estratégia de batalha era perseguir e abordar as embarcações inimigas, foi completamente superada pelos navios redondos de três mastros, mais adaptados a mares abertos e hostis (tais como o a carraca, caravela, galeão, *man-of-war*, navio-de-linha, fragata etc.), que evoluíram como principal sistema de armas por 350 anos

⁴ Os “*round ships*” eram navios com o desenho do casco abaulado ou arredondado, com estrutura e design diferente das galés/galeras que, por sua vez, tinham cascos mais alongados e achatados, com bordos baixos e estrutura menos arqueada que os navios redondos. Não confundir com os navios com casco de fato redondos como o monitor encouraçado russo Novgorod.

e tinham outras estratégias e táticas de batalha. Essa mudança tecnológica significou uma ampliação ilimitada na projeção de poder naval dos Estados.

Figura 2 – Classes de embarcações marítimas europeias típicas entre os séculos XV e XVIII.



Fonte: montagem feita pelo autor com imagens selecionadas a partir de imagem original disponível em: <http://ocean-media.su/wp-content/uploads/2019/03/sailing_ships_by_dashinvaine-d4ymzbh.jpg> Acesso em: 02/02/2020.

Conforme definido por Harkavy (apud SANTOS, 2019, p. 945), antes de 1500, a supremacia marítima ocorria nos limites de mares estreitos como Mediterrâneo, o Mar Árabe, Báltico, Mar Negro, Mar do Norte e o Mar da China Meridional, mas depois de 1500, pode-se começar a falar de atividades e predominância marítima verdadeiramente globais, onde as potências marítimas hegemônicas subsequentes se esforçaram verdadeiramente para obter um alcance global.

Embora nenhum outro Estado tenha confiado tanto quanto o Reino Unido em sua marinha para segurança externa ou tenha procurado de maneira consistente e tenaz garantir o comando dos mares, [...] os navios de guerra britânicos e suas armas desfrutavam de prolongados períodos de vantagem tecnológica sobre navios e canhões lançados em estaleiros e fundições de outras partes do continente. (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 13, tradução nossa)

Somente no século XV, os navios começaram a montar armas a bordo, o que era feito com grandes custos e dificuldades por muito tempo, até o final do século XVI quando os navios redondos, maiores e com maior alcance, se tornaram capazes de carregar poderosas baterias laterais pelo mundo afora, algo possibilitado com o advento do barato canhão de ferro. Assim, canhões e veleiros consumaram um casamento duradouro e bem-sucedido (PALMER, 2005, p. 24).

Substituir remadores por velas e guerreiros por canhões significava, em resumo, trocar energia humana por forças inanimadas. Ao recorrerem decisivamente aos navios à vela equipados com canhões, os povos atlânticos acabaram com o obstáculo inerente à utilização da energia humana, abrindo, para seu proveito, enormes possibilidades. Foi nesta altura que as velas europeias apareceram agressivamente nos mares mais longínquos. (CIPOLLA, 1965, p. 77)

No início do século XVII, as marinhas das potências do Mediterrâneo já estavam obsoletas, não havia melhoria técnica capaz de adequar a galé como navio de guerra viável na era dos pesados canhões e mares abertos. Os europeus do norte, que empregavam as embarcações mais adaptadas saíram na frente com tal avanço tecnológico e deixaram para trás os europeus do sul, turcos, árabes e o resto do mundo de forma rápida e imperceptível (PALMER, 2005, p. 25). Os navios ingleses eram mais ágeis e os canhões tinham maior alcance por conta da realização de melhorias na qualidade da pólvora (LAVERY, 2012).

O canhão de ferro fundido pesava mais do que os de bronze ou latão, não duravam tanto tempo e estavam mais aptos a explodir. Mas novos métodos de fundição permitiram que os ferreiros ingleses produzissem um grande número de canhões assumidamente inferiores, porém muito mais baratos. O uso de ambos os métodos ingleses e os canhões de ferro se espalharam rapidamente pelas marinhas do norte. Como um resultado, europeus do norte possuíam o monopólio das matérias-primas e o acúmulo tecnológico para fornecer armas suficientes para alinhar no convés de seus navios de guerra. (PALMER, 2005, p. 25, tradução nossa)

Cipolla (1965, p. 35) aponta que até o começo do século XVI a Inglaterra ainda era um país tecnologicamente atrasado em relação a Europa e de economia fraca, aonde o arco foi empregado como arma de artilharia até 1595. O país tinha carência de fontes de cobre - um metal que os europeus do continente usavam para produzir canhões de alta qualidade -, mas tinha um bom abastecimento de ferro em Sussex, onde houve nesse período o princípio de uma indústria metalúrgica com as primeiras fundições de canhões de ferro de curto alcance, com a presença de técnicos estrangeiros que trouxeram ao país sua experiência. Por volta de 1543, após uma fase de aprendizagem e acúmulo de experiência com alguns fracassos, os ingleses começaram a produzir canhões maiores e mais potentes, atingindo um bom grau de progresso técnico e sucesso econômico com um produto de valor mais elevado. Entre 1570 e 1650 a técnica inglesa passou a ser não apenas reconhecida, mas demandada no continente. O ferro fundido era menos resistente, enferrujava, era mais pesado, porém o custo era muito inferior, de três a quatro vezes mais barato que os canhões de ligas de cobre e bronze (CIPOLLA, 1965, p. 36).

Os Ingleses tinham, por conseguinte, obtido um produto cujas falhas qualitativas eram mais do que compensadas pelas vantagens econômicas. Na sua luta contemporânea para ultrapassar a concorrência estrangeira no setor têxtil, os ingleses mantiveram exatamente a mesma atitude e seguiram a mesma linha de ação. (CIPOLLA, 1965, p. 41)

As exportações de canhões de ferro fundido para países da Europa continental viraram um grande negócio para os fundidores ingleses, porém, o país ainda precisava importar dos Países Baixos quando queria canhões de melhor qualidade.

“Com o incremento das guerras de corso e do tráfico marítimo, os pedidos internos particulares cresceram muito rapidamente, atingindo em tempos de paz um volume bastante mais significativo do que a procura pública” (CIPOLLA, 1965, p. 42) Mas com a percepção crescente por parte da classe política do papel estratégico desse setor produtivo, foi estabelecido em 1567 o monopólio das exportações de artilharia de ferro fundido e balas, que eram bastante demandados por potências como Suécia, Dinamarca, França, Espanha, Países Baixos, Flandres e Hamburgo. As restrições e o maior controle resultaram em conflitos entre fundidores que perdiam mercado e políticos que temiam a perda de poder militar, sendo que em 1574 uma lei foi aprovada determinando que os canhões eram de uso exclusivo do reino. Mas, por fora, havia um grande mercado de exportação ilegal de canhões ingleses. O crescimento do setor foi significativo, em 1573 havia oito fornalhas, que produziam entre 500 e 600 toneladas de ferro em canhões e balas, e em 1600 a produção aumentou para 800 a 1000 toneladas (CIPOLLA, 1965).

Segundo O'Brien e Duran (2010, p. 15), essas duas indústrias multinacionais competitivas, a construção naval e armamentos, ambas parecem ter sido marcadas por taxas incrementais lentas de inovação tecnológica e uma difusão relativamente rápida dos conhecimentos, habilidades e técnicas disponíveis comparadas a outros setores da indústria de manufaturas. A difusão ocorreu por meio da compra e contratação, mas muitas vezes pela captura de modelos estrangeiros, bem como pela migração de armadores, marinheiros e fundidores de armas através das fronteiras.

Contudo, o setor enfrentou graves problemas, pois com o avanço do desmatamento para suprir a demanda das fornalhas, a dificuldade no abastecimento local de madeira foi crescente e implicou num significativo avanço dos preços na primeira metade do século XVII, tanto por conta do alto consumo das fundições de ferro como da indústria naval, gerando a necessidade de importação de canhões de ferro da Suécia a partir da década de 1630 (CIPOLLA, 1965, p. 60).

Ao estabelecerem a nova indústria têxtil, os ingleses tiraram a ideia aos Holandeses: para fundir os seus primeiros canhões de ferro contrataram fundidores franceses; ao apetrecharem o casco dos seus barcos com canhões, adotaram sem reservas uma invenção francesa; e quando renovaram a sua frota, copiaram o tipo de galeão dos Espanhóis. Em cada caso não demonstraram grande originalidade, mas sim uma capacidade excepcional de porem em prática ideias vantajosas, aperfeiçoarem outras inovações, adaptarem os seus instrumentos e engenho a novas situações. Em todos os campos demonstraram um sentido prático que se tornou evidente em produtos de utilização fácil e produção econômica. (CIPOLLA, 1965, p. 83)

A Inglaterra foi tecnicamente privilegiada tanto pelo domínio da construção naval mais avançada dos navios redondos como no fabrico de canhões mais baratos de ferro fundido, além do desenvolvimento de táticas inovadoras de comando naval como a formação da esquadra em linha-de-batalha, empregada a partir de 1653 que aumentou a coordenação, eficácia e o poder destrutivo da frota (CIPOLLA, 1965, p. 71 e LAVERY, 2012, p. 57). A adoção da dessa nova tática durante o período das guerras anglo-neerlandesas foi um passo criticamente importante no desenvolvimento de doutrina naval, a maioria dos historiadores navais vê isso como um grande salto adiante (PALMER, 2005, p. 61).

O desenvolvimento da linha-de-batalha não apenas implicou num avanço tático, também revolucionou a construção naval, pois os navios deveriam ser fortes o suficiente para conseguirem compor a linha, devendo ter um tombadilho de pelo menos dois andares, estrutura reforçada, artilharia pesada, e serem muito maiores que a maioria dos navios mercantes. Rapidamente, para se medir a força de uma marinha, bastava saber o número de navios-de-linha que ela tinha, mais do que o número total de navios. (LAVERY, 2012, p. 58) Além disso, o comando e controle descentralizados nos níveis estratégico e operacional deram vantagem aos ingleses, cuja capacidade de executar com sucesso campanhas navais à distância se mostraram superiores à centralização dos espanhóis e franceses (PALMER, 2005, p. 86-87).

A partir de 1714 a Royal Navy já estava tão expandida que empregava mais trabalhadores do que qualquer outra indústria do país, apoiados por um forte sistema de crédito os construtores de navios se beneficiavam do fluxo de financiamento do Estado. Assim, a indústria naval foi seguida de avanços promissores em vários outros setores que acompanharam seu crescimento, a produção de ferro e fabricação de instrumentos tiveram importantes inovações. Em infraestrutura o sistema de navegação fluvial foi expandido, e depois, transformado em uma complexa rede de canais que interligava as principais cidades britânicas, e por onde eram transportados

matéria-prima, produtos e pessoas. Esse sistema foi primordial para a Revolução Industrial posterior e só teve sua importância diminuída com a instalação da rede ferroviária muitas décadas depois. O sistema de estradas e pedágios também foi aprimorado, assim, todas essas melhorias facilitaram a expansão constante do comércio interno. As inovações também ocorreram no setor agrícola, as indústrias do algodão e de cerveja tiveram expressivos aumentos de produtividade (KENNEDY, 1976, p. 70 a 72).

Toda a indústria expandiu para apoiar o crescimento da marinha, além da própria construção naval, elas incluíam suprimento de madeira, metalurgia, fundição de canhões e suprimento de alimentos. Um típico navio de guerra requeria cinco toneladas de pregos de ferro, por exemplo (LAVERY, 2012, p. 98). E o alimento consumido pelos marinheiros, por regra, deveria ser produzido no Inglaterra, gerando uma demanda agregada estável nesse setor vital para a geração de emprego, renda e excedentes.

Quando os cascos dos navios começaram a ser revestidos com placas de cobre, que tinha melhor durabilidade, desempenho, e exigia menos manutenção que a madeira, a produção dessa indústria passou de 30.000 toneladas por ano na década de 1770 para 50.000 na década de 1790. Nessa mesma época, um novo tipo de canhão de ferro fundido de curto alcance e de alto poder de fogo, conhecido como caronada, foi desenvolvido pela Carron Company, uma empresa metalúrgica que foi uma das líderes da Revolução Industrial (LAVERY, 2012, p. 172-173).

As evidências sugerem que a marinha britânica obteve algumas vantagens competitivas temporárias por conta da implantação relativamente rápida de revestimento de cobre e de investimentos em docas secas que preservaram as madeiras dos navios e aceleraram os tempos de conclusão e retorno para a construção, reparo, limpeza e manutenção de cascos. (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 15)

Nos tempos de grandes pensadores britânicos como Francis Bacon (1561-1626), John Locke (1632-1704), Isaac Newton (1642-1727) e Edmond Halley (1656-1742), as ideias e o conhecimento científico também passavam por uma fase revolucionária marcante. As ciências foram fomentadas pela expansão da indústria naval, principalmente em áreas estratégicas como a cartografia, geografia e astronomia, tão caras ao funcionamento da Royal Navy. O governo inglês criou instituições de pesquisa como a Royal Society (1660) e o Observatório Real de

Greenwich (1675), e de ensino como a Royal Naval Academy (1737), e cientistas ingleses foram responsáveis pela criação de importantes instrumentos de navegação astronômica como o primeiro telescópio refletor (1663), o oitante (1731), e depois sua versão melhorada, o sextante (1757), que substituíram o astrolábio na medição da altura dos astros, possibilitando a demarcação da latitude. Já o cronômetro de precisão (1735) permitiu determinar a longitude (LIVERY, 2012, p. 104 e O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 24). No campo da medicina, é importante destacar os trabalhos de James Lind (1716-1794) considerado um dos pioneiros em saúde pública e medicina tropical, que desenvolveu a prática da medicina preventiva, melhorou a nutrição e a higiene dos marinheiros, e contribuiu para a cura de doenças como o escorbuto e o tifo, que eram capazes de aniquilar tripulações inteiras em semanas. A aplicação das ciências médicas na redução da mortalidade e melhoria da saúde dos marinheiros se demonstrou outra grande vantagem militar para a Royal Navy (LIVERY, 2012, p. 110).

Portanto, devido a uma mudança econômica estrutural em curso e ao acúmulo de uma série de inovações todas ligadas direta ou indiretamente ao setor industrial naval, as viagens oceânicas se tornaram cada vez mais longas, com navios maiores e mais poderoso, concomitantemente, o monopólio da indústria e comércio britânicos estavam garantidos pelas leis de navegação.

Assim, os elementos de apoio mútuo da indústria doméstica, do comércio exterior, da expansão colonial e da força marítima observáveis sob Cromwell e nos últimos Stuarts também devem ser percebidos nas décadas seguintes, sua manifestação mais concreta é a constante aquisição de novos territórios como consequência das vitórias das forças armadas. (KENNEDY, 1976, p. 73, tradução nossa)

Nesse processo expansivo, novos territórios significavam novos horizontes econômicos para a produção e para o comércio, garantindo o acesso mais amplo a recursos naturais e matérias primas, e novos mercados consumidores para os produtos ingleses. Essa era a estrutura essencial para a decolagem da Revolução Industrial.

1.7 Comando dos oceanos e expansão territorial – o caminho ao poder global

Nos séculos XVI e XVII a Espanha tentou manter o monopólio do comércio e da colonização em suas colônias na América, mas neerlandeses, ingleses e franceses foram cada vez mais atraídos para a região pelo potencial de comércio e colonização,

recorrendo ao contrabando, pirataria e guerra em seus esforços para desafiar e depois destruir o monopólio espanhol. No início do século XVII, as potências do norte da Europa invadiram áreas onde a Espanha era fraca, pequenas ilhas do Caribe, as Guianas - esquecidas entre os domínios espanhol e português -, e partes desabitadas da costa da América Central.

Outras potências europeias, principalmente inglesas, francesas e mais tarde, no século XVI, os neerlandeses também enviaram seus navios para o sul, oeste e leste. Às vezes, esses viajantes procuravam novas terras e novas rotas para o leste, ainda não controladas pelos Estados da Península Ibérica. Mas muitas vezes esses “novatos” marítimos desempenharam o papel de desafiantes parasitas dos impérios espanhol e português, especialmente no Caribe e no Oceano Índico. (PALMER, 2005. p. 26, tradução nossa)

A associação entre a consolidação do poder naval e conquista territorial ultramarina deu a base para a economia comercial inglesa prosperar e colocar uma parte significativa do planeta sob seu controle durante quase três séculos, assim, aqueles territórios desprotegidos nas beiradas da América espanhola foram muito propícios às investidas iniciais inglesas. A Terra Nova, localizada no extremo norte da costa atlântica do continente americano (no atual Canadá) estava longe do alcance e interesse espanhol, reivindicada pela Inglaterra desde 1497, foi onde a primeira experiência de colonização começou de fato em 1583. Nas primeiras décadas do século XVII a Terra Nova e as outras colônias na América do Norte, como Nova Escócia (também no Canadá), Connecticut, Massachusetts e Carolina (no atual Estados Unidos) começaram a se estabilizar, então rapidamente outros pontos estratégicos foram dominados pelos ingleses, como as ilhas Bermudas (1612) localizadas no Atlântico Norte, um conjunto de pequenas ilhas caribenhas nas Antilhas Menores, como Santa Lúcia (1605), São Cristóvão e Nevis (1623), Barbados (1624), etc. na porção Sul do Mar do Caribe, as ilhas serviam de base de onde corsários e piratas ingleses partiam para atacar as operações espanholas nas ilhas maiores de Cuba, Hispaniola, Jamaica e Porto Rico.

Mapa 1 – Mapa das ilhas e territórios espanhóis na América Central e Caribe em 1600.

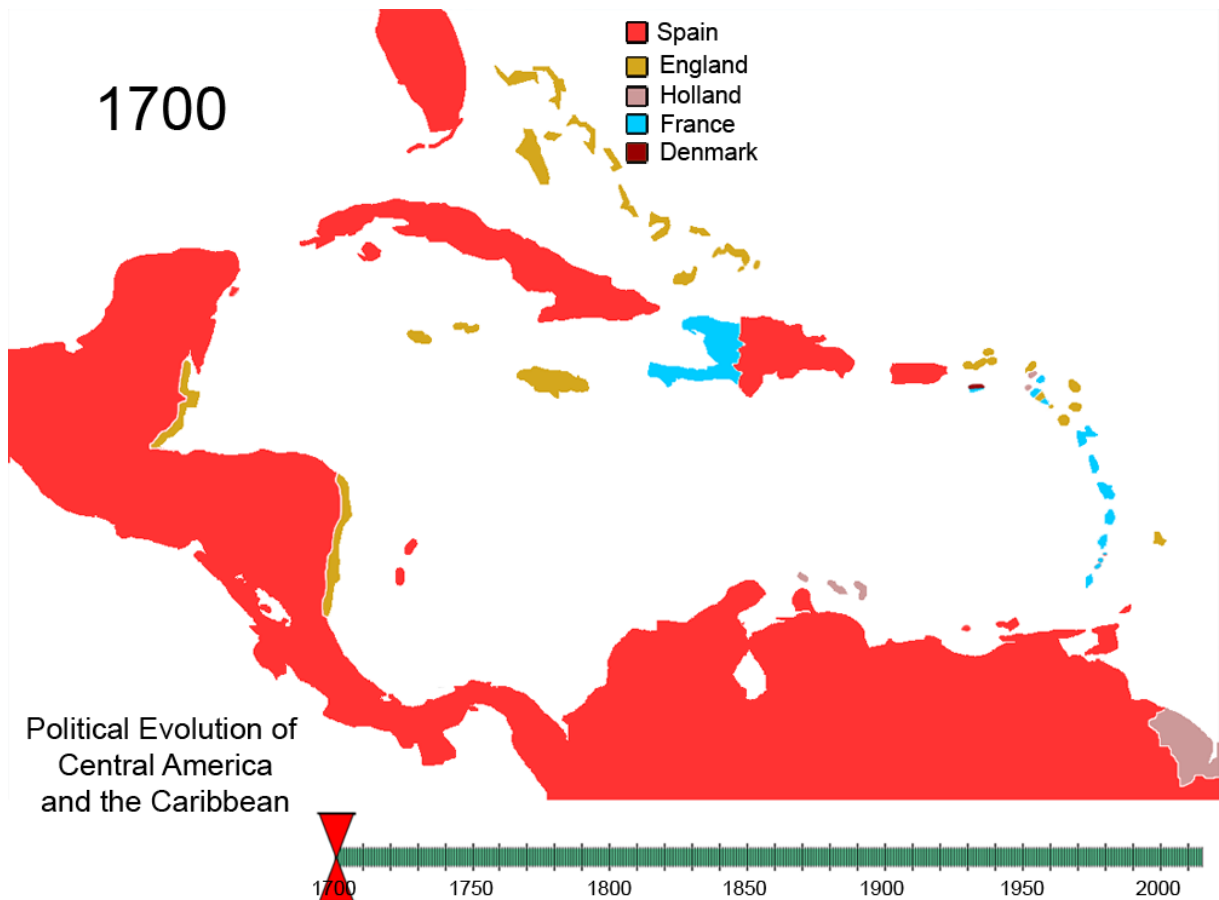


Fonte: Disponível em:

<https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Spanish_Caribbean_Islands_in_the_American_Viceroyalties_1600.png> Acesso em 02/02/2020.

Ilhas eram economicamente vitais para a economia desse período, no caso das ilhas do Caribe, o clima permitia o cultivo de *commodities* lucrativas como açúcar, café e algodão; elas eram próximas das correntes circulares de vento do Atlântico Norte, que permitia aos navios viajar em ambas as direções entre lá e a Europa; e eram todas pequenas, o que fazia com que nenhuma plantação ficasse longe do mar; além de servirem de “enfermaria” aos marinheiros em tempos de guerra. Isso também significava que a nação que tivesse o poder naval na área tinha o controle total, e poderia mover tropas em torno delas para suprimir uma revolta de escravos ou tomar uma ilha de outra potência colonial, se fosse preciso. Um quarto das importações britânicas em 1772-3 era proveniente das ilhas, no valor de três milhões de libras (LAVERY, 2012, p. 176).

Mapa 2 – Mapa do avanço das potências do norte da Europa sobre territórios espanhóis na América Central e Caribe em 1700.



Fonte: Disponível em:

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/Political_Evolution_of_Central_America_and_the_Caribbean_1700.png> Acesso em 02/02/2020.

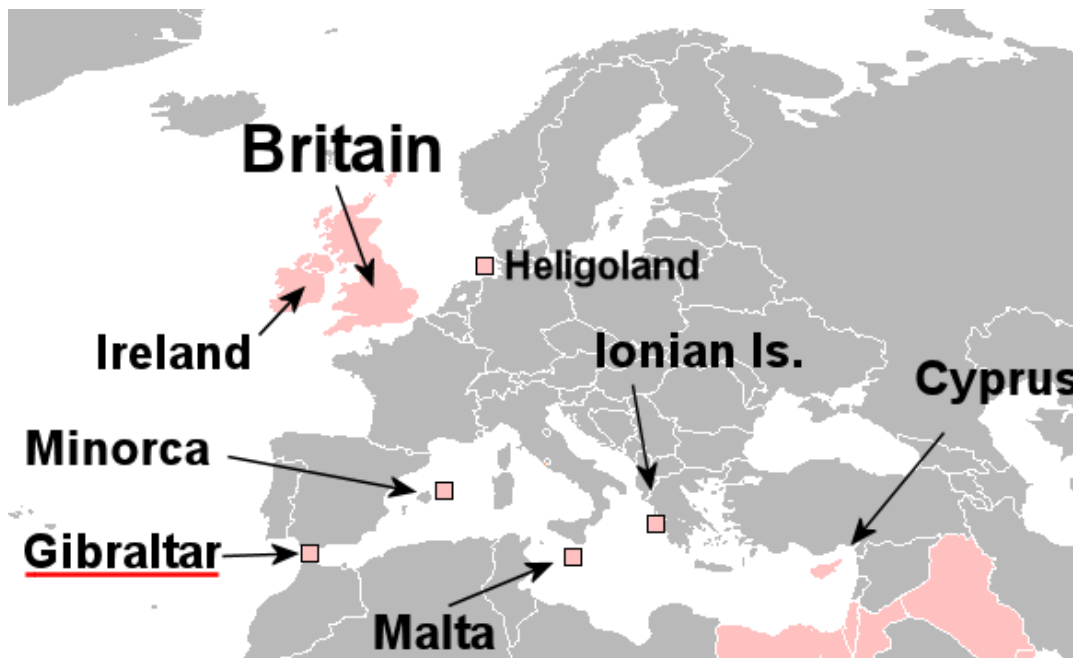
No continente, as Honduras Britânicas (1616), atual Belize e a Costa do Mosquito (1638), na Nicarágua, foram ocupadas clandestinamente por ingleses nas sombras do controle espanhol. A Jamaica foi invadida e tomada dos espanhóis em 1655, vindo a se tornar a principal colônia inglesa em termos de produção agrícola e lucratividade durante o período colonial, os fazendeiros açucareiros da Jamaica tinham mais influência em Londres que os colonos da Treze Colônias da América do Norte, principalmente por conta da produção açucareira (CARRERAS, 1984). Na década seguinte, em 1664 a Inglaterra tomou as colônias dos Países Baixos na América do Norte, que originaram as províncias de Nova York, Nova Jersey e Pensilvânia. Nova York chegou a ser retomada pelos neerlandeses em 1673, mas foi trocada pelo Suriname (LAVERY, 2012, p. 67). Tânger foi cedida por Portugal (1661 a 1684) e, depois, anexada pelo Marrocos. As ilhas atlânticas de Santa Helena, Ascensão e Tristão da Cunha (1673) foram ocupadas pela Companhia das Índias

Orientais, sendo postos estratégicos para a logística naval entre a África e a América do Sul. No Mediterrâneo, Gibraltar (1704) e Menorca (1708) foram tomadas da Espanha em guerra, a primeira, um útil posto estratégico na entrada daquele mar, porém com uma baía ruim à mercê de ventos fortes e sem boa disponibilidade de suprimentos, já a segunda, uma ilha com uma das melhores baías naturais do mundo, que permitia a operação de uma frota inglesa em tempo integral, sem a necessidade de retornar todo inverno (LAVERY, 2012, p. 111). Da França, a Inglaterra tomou a Acádia (1710), que foi transformada na Nova Escócia e territórios na baía de Hudson e Terra Nova.

Além disso, o poder naval foi um fator crucial na união da Escócia com a Inglaterra para criação do Reino Unido em 1707, pois a Escócia não tinha uma frota suficientemente forte para defender seu território e participar no lucrativo comércio marítimo (LAVERY, 2012, p. 109).

“Os tratados de Utrecht fixaram claramente a história do Atlântico no século XVIII. A Inglaterra assegurou sua preponderância marítima, destacando-se como grande potência colonial e econômica. Garantindo assim sua posição estratégica no Atlântico e no Mediterrâneo.” (PINTO, 1979, p. 34)

Mapa 3 – Parte selecionada de um mapa anacrônico das possessões britânicas estratégicas no Mediterrâneo.



Fonte: Disponível em: <

https://en.wikipedia.org/wiki/British_Empire#/media/File:The_British_Empire.png> Acesso em 02/02/2020.

Nos primeiros anos do século XVIII a estratégia inglesa e suas operações navais haviam se tornado globais (PALMER, 2005, p. 82). Na Ásia, a presença inglesa também já havia estabelecido suas bases de onde conseguia operar comercialmente desde o início do século XVII, Surate, Madras e Bengala na Índia, e Java e Sumatra, na Indonésia, eram os pontos principais. Na África, Dakar foi tomada da França em 1758 para assegurar a rota para o leste, depois, foi perdida em 1783 na Guerra de Independência dos Estados Unidos.

Assim, no decorrer dos séculos a Inglaterra acumulou continuamente uma vastidão de territórios diversos ao redor do mundo, nos quais ela podia estabelecer atividades econômicas e utilizá-los como base para realizar ataques, levando-se em consideração que a Royal Navy era a marinha melhor capacitada tanto para defender as possessões inglesas, como para atacar e conquistar as possessões territoriais das potências inimigas. Assim, não foi à toa que na Guerra dos Sete Anos (1756-1763) a França perdeu todos seus vastos territórios na América do Norte, e Guadalupe foi ocupada temporariamente pelos ingleses (1759-63), "Nunca antes o poder naval francês foi esmagado de forma mais abrangente, [em 1759] não havia mais qualquer ameaça de que eles tentariam invadir o Reino Unido, e as conquistas ultramarinas britânicas estavam seguras" (LAVERY, 2012, p. 153, tradução nossa). Já a Espanha perdeu a Flórida, Havana (1762-63) e Manila (1762-64) também foram temporariamente ocupadas (LAVERY, 2012, p. 154 e MORRISS, 2011, p. 39). "quanto mais essas guerras bem-sucedidas e novas aquisições territoriais aprimoravam a força naval relativa do Reino Unido, mais acessível o mundo exterior se tornava à sua influência e domínio". (KENNEDY, 1976, p. 73, tradução nossa) Após lutar uma guerra global, o Reino Unido assumiu o controle de um império global que incluía a Índia, América do Norte e grande parte do altamente lucrativo Caribe (LAVERY, 2012, p. 154).

Em paralelo, a França aplicou inicialmente uma estratégia similar à inglesa, se apropriando de vastos territórios coloniais ibéricos, principalmente na América do Norte e Caribe. Aonde atualmente é o Haiti, no início do século XVII, a ilha e seus vizinhos menores (como Tortuga) tornaram-se pontos de parada regulares para piratas. Por isso, em 1606, a Espanha ordenou que os habitantes de Hispaniola migrassem para Santo Domingo (atual República Dominicana), no outro lado da ilha ao invés de protegê-la, com isso piratas franceses se estabeleceram na costa abandonada no norte e oeste. Em 1665, a colonização francesa foi oficialmente

reconhecida pela França, passando a se chamar Saint-Domingue, e o Tratado de Ryswick (1697) formalizou a cessão da parte ocidental da ilha espanhola à França.

Conforme já apresentado anteriormente, desde 1692 a Royal Navy havia recuperado o comando estratégico do mar e as marinhas rivais haviam sido reduzidas, o resultado disso foi o comando dos oceanos. Na ascensão de Guilherme III em 1689, a Inglaterra era uma das três principais potências navais, alguns anos depois, na ascensão de Jorge I em 1714, ela era uma potência marítima isolada, sem sequer uma rival com capacidade de competir pelo posto (KENNEDY, 1976, p. 87). Entretanto, apesar das vantagens econômicas e estratégicas dada a posse de territórios ultramarinos, o desafio passou a ser qual o papel decisivo que o poder naval britânico deveria desempenhar para conseguir derrotar um inimigo como a França, que não almejava o domínio naval e não dependia tanto como ela do comércio internacional (KENNEDY, 1976, p. 83).

Além dos territórios terrestres conquistados, a “conquista” do território marítimo foi tão importante quanto. No mesmo sentido das atuais Zonas Econômicas Exclusivas, a Inglaterra expandiu sobre os mares o que considerava ser seu território por direito e usufruto, onde ela comandava e arbitrava exercendo seu poder naval incontestável. Sua projeção de poder pelas águas marítimas se deu em algumas fases bem marcadas, primeiro, na securitização do Canal da Mancha, depois, na costa ibérica do Atlântico e na porção ocidental do Mediterrâneo, e por fim, o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrâneo em quase sua totalidade, no que se refere às principais rotas comerciais, se tornaram “águas britânicas”.

Durante as guerras da última metade do século XVII contra os neerlandeses e os franceses, a principal frota inglesa havia lutado e navegado no Canal, perto de casa e a pouca distância de Londres; os ingleses implantaram apenas pequenos esquadrões no Mediterrâneo e destacamentos ainda menores no Caribe. Na Guerra da Sucessão Espanhola, o canal não era mais o principal teatro de conflitos no mar, a principal frota aliada operava longe de casa, na costa da Espanha e Portugal e, mais tarde, no Mediterrâneo ocidental. Além disso, o movimento das forças aliadas e franco-espanholas entre o Atlântico e o Mediterrâneo, bem como entre o Caribe e o Atlântico, desempenhou um papel operacional importante. Essa interconexão entre os teatros não ocorreu em guerras anteriores. (PALMER, 2005, p. 82, tradução nossa)

O Mediterrâneo, outrora disputado e cenário de inúmeras batalhas entre nações, virou “um lago britânico” na metade do século XVIII, França e Espanha permaneciam cercadas em ambas as costas marítimas pela Royal Navy, aplicando uma estratégia de pinça que envolvia a criação de bases para contenção do poder

naval francês e para evitar a comunicação do continente com os territórios distantes (KENNEDY, 1976, p. 85, p. 92, e LAVERY, 2012, p. 89-90).

Esse enorme poder coercitivo assegurava e fundamentava o “desejo dos comerciantes britânicos de participar do lucrativo comércio na América Latina” (KENNEDY, 1976, p. 90). O monopólio da ocupação territorial da América Espanhola havia sido quebrado com sucesso pelas investidas inglesa, francesa e neerlandesa, que ao intensificar a ocupação e atividades econômicas territoriais passaram a se enfrentar em atritos fronteiriços nas colônias, além dos frequentes conflitos reflexos das guerras na Europa. O comando dos oceanos possibilitou a Inglaterra vencer essa concorrência e praticamente eliminar a França e Países Baixos dessa disputa, que perderam praticamente tudo que tinham para os ingleses no século XVIII.

Um exemplo diplomático da capacidade coercitiva inglesa resultante do acúmulo de poder naval foram os Tratados de Methuen (1703) assinados com Portugal, que estabeleceram relações econômicas exclusivas e a aliança na guerra contra a França, retirando definitivamente aquele país da órbita econômica e militar francesa. Com o apoio inglês, Portugal, por sua vez conseguiu manter a integridade das suas possessões coloniais no Brasil, evitando que seus territórios fossem tomados por Estados mais poderosos como França, Espanha e Países Baixos, que vez por outra os cobiçavam (LAVERY, 2012, p. 112). Com o passar do tempo, as relações bilaterais estabelecidas fizeram com que Portugal praticamente se tornasse um protetorado inglês, a ver pelos direitos preferenciais do Tratado de Comércio e Navegação que dava aos produtos ingleses tarifas alfandegárias menores que as de Portugal nos portos de todas as suas próprias colônias na América, África e Ásia.

A afirmação paulatina da Inglaterra como potência naval mundial resultaria na partilha dessa influência regional, com a balança pendendo inexoravelmente para o lado dos britânicos: a abertura dos portos e os direitos fiscais e aduaneiros que lhes foram garantidos (em 1808, 1810 e 1814) foram, também, expressão da incapacidade portuguesa em garantir a transferência da Corte para o Brasil e assegurar o controle da navegação atlântica exclusivamente com base nos seus próprios recursos navais militares. Simbolicamente, as condições do embarque de novembro de 1807 marcam o fim do Poder Naval português, já então apenas regional. (DOMINGUES, 2009, p. 292)

E

Além das vantagens diretas obtidas com os tratados de Utrecht, a Inglaterra, por sua posição de protetora e aliada, passou a usufruir das vantagens obtidas através de seus aliados e satélites: Holanda e Portugal. [...] O Tratado de Methuen compõe, sem dúvida, uma peça a mais no envolvimento de Portugal na causa antifrancesa. (PINTO, 1979, p. 34)

A Espanha, despojada de parte significativa de seu território colonial americano, tentava manter o monopólio dos mercados restantes, mas teve que fazer concessões comerciais ao Reino Unido após a derrota na Guerra de Sucessão, entregando aos ingleses o *asiento*, que era um direito para traficar uma cota estabelecida de africanos escravizados nas colônias espanholas por 30 anos, além da permissão do envio anual de um navio com mercadorias de acordo com o Tratado de Utrecht (1713) (LAVERY, 2012, p. 112).

Porém as incursões de contrabandistas britânicos nos mercados espanhóis assim como ataques de piratas a navios espanhóis eram frequentes e acirravam conflitos locais. A Espanha, por sua vez, tinha o direito de visita, para abordar e fiscalizar se as cargas de navios mercantes ingleses não burlavam as leis, podendo confiscá-las caso irregularidades fossem encontradas. Disputas relacionadas a contrabandistas ingleses e fiscais espanhóis levaram à Guerra da Orelha de Jenkins (1739-48), na qual o Reino Unido executou uma série de ataques fracassados na tentativa de se apropriar de importantes territórios coloniais espanhóis como Cartagena, isso conteve a expansão britânica e consolidou a ocupação espanhola do México, América Central e do Sul. Os franceses e seus aliados espanhóis saíram vitoriosos em terra, e os britânicos no mar, um padrão que se repetiu por anos (LAVERY, 2012, p. 139).

Os direitos ingleses ao *asiento* cessaram após a guerra com o Tratado de Madri em 1750, porém após sua vitória logo em seguida na Guerra dos Sete Anos (1756-1763) eles conquistaram outras vantagens e acesso ao mercado colonial espanhol, não se fazia mais necessário se apossar dos territórios para exercer seu domínio econômico.

No século seguinte a Royal Navy assumira grande orgulho em acabar com o tráfico de escravos, mas nesse momento ela estava lutando para defender sua participação britânica nele, na forma do *asiento*. De forma geral o tráfico de escravos estava prosperando apesar da guerra. 38 navios estavam em operação durante 1743 e eles trouxeram aproximadamente 9.000 escravos, o dobro de 1734 em tempos de paz. (LAVERY, 2012, p. 135, tradução nossa)

Tendo limpado o terreno, a fase seguinte, de início da primeira Revolução Industrial (1760-1820), significou o transbordamento do território econômico inglês, levando suas mercadorias mundo afora e buscando novas fontes de recursos externas. Ainda que o processo de independência das Américas (1770-1820) tenha ocorrido concomitantemente, e o Reino Unido perdeu os Estados Unidos, tanto lá como na América Latina os navios e produtos ingleses continuaram chegando aos

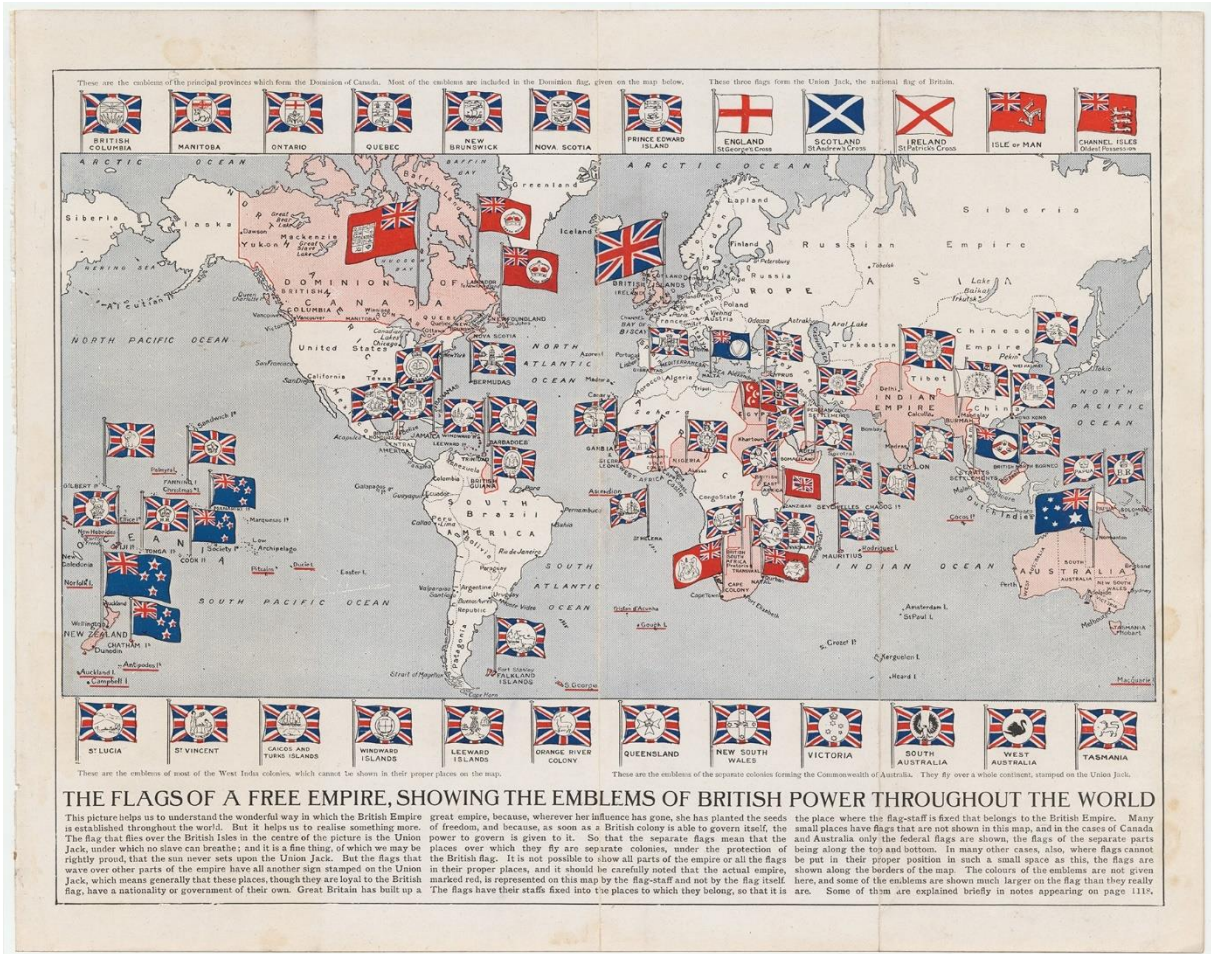
portos, com maior ou menor grau de liberdade, e a Royal Navy continuou sendo um instrumento de Estado eficiente para conseguir diminuir restrições protecionistas e forçar a abertura dos mercados. A Royal Navy foi o pilar central da era Georgiana (1714-1830), ela protegia o comércio e defendia as colônias, que completavam o crescimento econômico (LAVERY, 2012, p. 118).

Com a América do Norte e Índia amplamente dominadas pelos britânicos a partir de 1773, os franceses começaram a procurar por novos mundos para colonizar e os britânicos foram obrigados a segui-los (LAVERY, 2012, p. 158). Após a Guerra de Independência dos Estados Unidos, o Império Britânico estava danificado, mas não destruído, e entrou numa nova fase quando o governo começou a procurar colônias em outro lugar (LAVERY, 2012, p. 179). O colonialismo no século XIX foi mais voltado para a Ásia e Oceania, onde as investidas britânicas se concentraram principalmente no domínio da Índia, Burma, regiões costeiras da China como Hong Kong, Xangai e Cantão, Austrália e Nova Zelândia. Já a França colonizou territórios como Indochina, Nova Caledônia e Polinésia.

A conquista efetiva dos europeus ou controle de vastos territórios no interior [da Ásia] veio a realizar-se mais tarde como um dos subprodutos da revolução industrial. A expansão marítima europeia foi uma das circunstâncias que abriram caminho à revolução industrial. (CIPOLLA, 1965, p. 137-8)

Gerald Graham (apud MORRISS, 2011, p. 4) afirmou inequivocamente que sem o comando do mar o Império Britânico não teria existido. Definitivamente, o século XIX foi o século britânico, a Royal Navy tinha o comando dos oceanos, as operações comerciais e investimentos no exterior consolidaram a utilização internacional da libra esterlina e afirmaram o domínio de Londres como centro financeiro global. Na última fase de seu apogeu, durante o neoimperialismo, as potências europeias dominaram quase todo o continente africano, entre 1880 e 1914, Egito, Sudão, Quênia, Uganda, África do Sul, Gâmbia, Serra Leoa, Somália, Zimbábue, Zâmbia, Botsuana, Nigéria, Gana e Malawi viraram colônias britânicas. Ao mesmo tempo, outros dois processos ocorreram fundamentando o império global britânico, a Segunda Revolução Industrial e o estabelecimento do padrão ouro internacional, ambos entre 1870 e 1914.

Mapa 4 – Mapa “As bandeiras de um império livre, mostrando os emblemas do Império britânico em todo o mundo”, de Arthur Mees, 1910.



Fonte: MEES, A. The Childrens' Encyclopaedia. Vol. 2. Cornell University, Division of Rare & Manuscript Collections: Persuasive Cartography: The PJ Mode Collection. 1910. Disponível em: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Arthur_Mees_Flags_of_A_Free_Empire_1910_Cornell_CUL_PJM_1167_01.jpg Acesso em 04/02/2020.

2 UMA REVOLUÇÃO FINANCEIRA EM UM ESTADO FORJADO NA GUERRA

Neste capítulo busca-se entender como instituições, inovações e instrumentos financeiros criados e aplicados pelo Estado possibilitaram que a expansão das despesas públicas alcançasse seu principal objetivo: pagar as guerras. Assim, inicialmente são apresentados os conceitos de Norbert Elias (1939) e Charles Tilly (1992) que demonstram como a guerra e as finanças (tributos e dívida) constituíram os Estados modernos europeus. A partir disso, demonstramos como o Estado britânico no nosso período abordado configurava-se como um Estado fiscal-militar, cuja estrutura central se baseava em um corpo burocrático voltado quase em sua totalidade para a arrecadação e para administrar a logística e o exercício militar.

Então, para compreender a transição para o Estado moderno evidenciada por Elias (1939) e Tilly (1992) porém aplicada ao caso do Reino Unido, é analisado o funcionamento e a extinção do *ship-money*, um sistema tributário direto com demarcadas características feudais, que foi substituído por outras inovações financeiras que melhoraram a arrecadação, como a emissão de títulos públicos. Com esse mesmo intuito o *press-gang* é analisado, um sistema de recrutamento forçado também baseado em princípios feudais, que perdurou décadas adentro da era moderna e foi a forma de garantir os recursos humanos vitais para a operação das marinhas comerciais e de guerra.

Em seguida, investiga-se o Parlamento como a principal inovação no que se refere à instituição política, que conquistou a capacidade de compartilhar o poder decisório com o monarca, gerando uma verdadeira revolução ao assumir o poder de autorizar as receitas e controlar as despesas do Estado, transformando o dinheiro pessoal do rei em contas públicas nacionais, e se aproveitando dos benefícios de criar instituições financeiras como o Tesouro Nacional, o Banco Central e o sistema moderno de dívida pública, que contribuíram para a multiplicação da riqueza nacional e sobretudo da burguesia comercial que controlava o Parlamento. Analisa-se brevemente a *Dutch finance*, como ela foi replicada e aprimorada pelos britânicos, e também, o processo que se deu com a criação do Bank of England, o que isso significou em termos de transformação estrutural da capacidade fiscal do Estado, e sua importância estratégica nas guerras, mais especificamente, como o advento do sistema de dívida pública moderna ajudou a colocar a Royal Navy no posto de marinha mais poderosa do mundo.

Por fim, evidencia-se como o sistema nacional de dívida pública foi a base para o desenvolvimento de um mercado secundário de títulos que possibilitou o processo acelerado de acúmulo de capitais financeiros, disponibilizando, em última instância, os investimentos que impulsionaram a industrialização.

2.1 A gênese do Estado moderno europeu resumida a seis palavras – monopólio, especialização, monetização, tributação, guerra e dívida

Para Norbert Elias (1939), a formação do Estado moderno é fundamentalmente a formação de monopólios. Ao estudar o nascimento das monarquias na Europa, ele percebeu como a livre-competição entre cavaleiros-guerreiros fez com que eles precisassem vencer seus vizinhos e acumular cada vez mais terras para ampliar seu potencial militar e financeiro, e que sucessivas provas eliminatórias direcionaram um conjunto de forças a um só monopólio, configurando uma tendência determinante para moldar o que viria a se transformar no Estado moderno, unidade básica do sistema internacional. O trabalho de Elias (1939) é essencial porque ele formulou um modelo no campo da dinâmica das relações que evidenciou a ordem e as estruturas, destacando as regularidades imanentes aos relacionamentos sociais e decifrando as “leis gerais” da formação do monopólio. “[...] sua dinâmica irresistível, suas regularidades estruturais, o caráter de seu processo e de seu desenvolvimento, é esse o segredo da sociogênese e da dinâmica das relações”. (ELIAS, 1939, p. 140)

Na sociedade feudal, a disputa entre os nobres cavaleiros era muito equilibrada, pois eles dispunham de poderes militares e financeiros bastante similares. Esses fatores seriam desequilibrados com o desenvolvimento das técnicas monetárias, tributárias e militares na medida em que os reinados se consolidaram (ELIAS, 1939, p. 88). No decorrer da competição os cavaleiros mais bem-sucedidos passavam a acumular as terras de seus rivais vizinhos e, conquistando-os um a um, ampliavam seu poder absorvendo os menores, uma vez que passavam a rivalizar com os outros maiores, até chegar a uma disputa final entre os dois grandes territórios resultantes, exemplificados na contenda entre as Dinastias dos Capeto (Reino da França) e dos Plantagenetas (Reino da Inglaterra), cuja vencedora se estabeleceu soberana dona do monopólio sobre todo o território antes fragmentado em diversos pequenos feudos.

O cerne da tese de Elias (1939) é que, após a transição da sociedade feudal para a monarquia absoluta, a autoridade central assumiu o monopólio da tributação e do

poder militar, que são dois lados interdependentes de um mesmo monopólio, pois um sustenta ao outro. A administração desse monopólio requisitou o avanço da divisão social das funções, ou seja, a especialização, fazendo surgir uma máquina complexa e permanente capaz de controlar com exclusividade o exército e a tributação nos domínios territoriais, foi isso que configurou o Estado. E uma vez que os custos dessa máquina especializada em administrar o monopólio subiram, ela acumulou influência, e o rei se tornou mais dependente dela (ELIAS, 1939, p. 98 e 102).

Então, ao invés da busca anterior pela destruição dos monopólios, a disputa passou a ser pelo seu controle, assim, surgiu endogenamente uma competição controlada e restrita no lugar da anterior livre-competição belicosa. Os nobres guerreiros, antes livres, foram desarmados e amansados nesse processo, se tornando subordinados e dependentes, pois não tinham mais o poder de guerrear e tributar como bem entendessem, e não eram mais os soberanos de seus territórios. Em contrapartida, passaram a desfrutar de privilégios e a exercer novas funções especializadas na administração do poder, viraram funcionários do rei.

A partir desse momento, os conflitos sociais não dizem mais respeito a eliminação do governo monopolista, mas apenas a questão de quem deve controlá-lo, em que meio seus quadros devem ser recrutados e como devem ser distribuídos os ônus e benefícios do monopólio. (ELIAS, 1939, p. 98)

Paralelamente ao conflito pelo monopólio da força, “com o uso cada vez maior da moeda - ela assumiu a forma combinada de centralização dos impostos e de controle de todos os instrumentos que serviam a subjugação física.” (ELIAS, 1939, p. 135) A evolução para uma economia monetária possibilitou maior expansão territorial dos domínios, algo que na economia de trocas feudal era inviável, pelo simples fato de que o uso da moeda, ou seja, a portabilidade de dívidas possibilitou que as trocas comerciais ganhassem mobilidade em territórios amplos. O uso da moeda também facilitou a premiação do serviço com um pagamento único de um salário. A forma dominante de propriedade passou a ser a moeda e não mais a terra, e a arrecadação ficou muito mais viável quando a moeda deixou de ser um objeto raro, tornando os órgãos centrais mais estáveis e facilitando a centralização dos pagamentos (ELIAS, 1939, p. 142 e 188).

A ascensão das classes burguesas profissionais se deu nesse alargamento dos territórios econômicos com livre-competição por oportunidades, e a burguesia se tornou uma parte interessada no conflito distributivo, almejando uma nova distribuição dos ônus e dos benefícios dos monopólios existentes (ELIAS, 1939, p. 105). Ao

mesmo tempo em que a nobreza passou a gozar de segurança e privilégios, a burguesia arcou com a tributação crescente, como contrapartida aumentou sua demanda pela segurança dos burgos, das rotas comerciais e de seus investimentos.

Com a institucionalização dos monopólios, que passaram gradualmente de privados a públicos, e a centralização dos meios de violência física e tributação, a função da autoridade central passou a ser vista como um cargo a ser exercido pelo rei, não mais sua propriedade. Nenhum rei absolutista precisaria afirmar em sua defesa que o Estado era ele próprio se não tivesse se aprofundando crescentemente o entendimento comum de que o Estado se tornara uma esfera separada da figura individual do monarca. Assim, o Estado foi despersonificado, ele deixou de ser a extensão de uma pessoa física.

Mesmo tendo eliminado seus concorrentes armados, com todo o poder que a centralização proporcionou, e apesar de alguns refluxos centrífugos como disputas intrafamiliares por poder e territórios, a tributação do soberano sobre seu reino não foi um processo fácil e estável, encontrou resistências e teve altos e baixos, mas se consolidou na medida em que as ameaças externas se definiam e se tornavam permanentes. O impacto dos tributos era frequentemente destrutivo para os contribuintes, entretanto, os soberanos muitas vezes eram pressionados pela ameaça iminente de serem eliminados em guerra por seus vizinhos, assim, recorriam com certa frequência à tributação além do que a sociedade era capaz de suportar. Não havia controle bem definido das finanças e de qual era o limite tributável. Anteriormente, no período feudal, os tributos eram extraordinários, e os reis viviam da renda de suas terras. Tradicionalmente os senhores feudais cobravam tributos quando casavam uma filha, armavam um filho cavaleiro, ou quando se exigia resgate para libertá-lo prisioneiro de guerra, não era costume exigí-los em outras ocasiões além dessas, por isso, quando os reis passaram a impor tributos sem precedentes com finalidades diferentes dessas, essa tributação era frequentemente considerada tão ilegítima quanto uma pilhagem ou extorsão (ELIAS, 1939, p. 173).

Com o aumento da escala dos conflitos militares, os reis necessitavam formar grandes exércitos, os burgueses convocados à guerra começaram a pagar para não terem que lutar, e os reis então contratavam guerreiros para as batalhas, dando início a um lucrativo mercado de mercenários. Para cada campanha o rei exigia que os burgos enviassem um determinado número de soldados ou um pagamento correspondente (ELIAS, 1939, p. 173). No aspecto financeiro as guerras dos reis

também ganharam uma nova escala, ficaram cada vez mais caras, e a necessidade de financiamento da guerra era crescente, enquanto os impostos eram experimentais e considerados como uma ajuda temporária da sociedade para a condução da guerra. Na França do final do século XIII, por exemplo, diversas iniciativas tributárias foram testadas, como o imposto sobre o comércio cobrado do vendedor e do comprador, empréstimos compulsórios tomados dos burgueses ricos, imposto direto para custeios de guerra, imposto indireto (alíquota sobre cada venda) para equipar a marinha de guerra, dentre outros. Tais iniciativas geraram grandes tensões, mas os burgueses “estavam interessados demais na expulsão dos ingleses para poderem recusar dinheiro ao rei.” (ELIAS, 1939, p. 177)

A vinculação da receita com a despesa não era necessariamente respeitada e, quando além do tributo extorsivo, o rei perdia a guerra, as tensões frequentemente explodiam com reações violentas. No entanto, os impostos ocasionais e extraordinários se tornaram permanentes após a Guerra dos Cem Anos (1337-1453) (ELIAS, 1939, p.176). Ao final da guerra, Lacey (2015, p. 42) afirma que a Inglaterra ficou financeiramente esgotada, enquanto a França foi unificada como nova potência militar e financeira, e os banqueiros italianos que emprestaram dinheiro aos reis estrangeiros ficaram arruinados e cessarem o crédito, que como será exposto adiante, complementou a tributação e acabou por aliviá-la em determinadas circunstâncias.

A tributação era uma ferramenta de uso imediato que acabou se tornando uma instituição de forma não planejada nem deliberada. Em meados do século XIV, acelerou-se a transformação da ajuda extraordinária em tributos regulares, e formou-se uma burocracia tributária especializada, substituindo a função que originalmente era exercida por generais. As tensões sociais geradas pela tributação foram reveladoras, pois abriram a Caixa de Pandora do conflito distributivo entre as classes sociais, expondo a diferença de interesses e de força de cada uma delas, ao mesmo tempo que evidenciou as relações de dependência entre elas e o equilíbrio de poderes vigente nessa sociedade, como é notável na passagem seguinte.

[...] com muita rapidez, a insurreição voltou-se contra os próprios moradores ricos das cidades. Transformou-se, em parte, numa luta pelo governo urbano entre o patriciado burguês governante e os estratos médio e inferior, que exigiam seu quinhão nos cargos públicos, da mesma maneira que os notáveis urbanos exigiam o seu na esfera mais ampla do governo do país. O estrato urbano superior fugia ou se defendia e de modo geral era salvo, nesse estágio da luta, pela chegada das tropas reais. (ELIAS, 1939, p. 180)

A contraofensiva do rei impunha pena de morte às lideranças revoltosas que se recusavam a pagar impostos e pesadas multas aos participantes, também resultava em aumento da presença militar e das fortificações nas cidades, e maior controle da administração direta, exercida por prefeitos e chefes de guilda. Ao fim, a desunião entre as próprias classes urbanas beneficiou o soberano e a centralização.

Com a adoção unilateral dos tributos por período ilimitado no século XV, a burguesia entrou em crescente conflito com a nobreza, que considerava desnecessária e sem função, disputando cargos cada vez mais altos na administração do Estado, ela exigia a redistribuição do ônus fiscal e queria o fim dos privilégios dos nobres, como isenções fiscais e posições cativas na corte (ELIAS, 1939, p. 190).

Em “*Coerção, Capital e Estados Europeus*” Charles Tilly (1990) avançou basicamente do ponto onde Norbert Elias parou em “*O Processo Civilizador*”. Ao colocar um terceiro pilar estruturante na formação do Estado, Tilly (1990) complementou a abordagem de Elias além do monopólio militar e do monopólio da tributação. Para ele, o crédito era a parte que faltava para compreender a gênese do Estado moderno capitalista na Europa, porque é a dívida do soberano que ligou os dois monopólios anteriores (TILLY, 1990, p. 145).

Acertadamente, Tilly (1990) percebeu que o endividamento do Estado para fazer a guerra foi o que gerou um dos principais propulsores do capitalismo. Sua obra apresenta números que mostram como as guerras foram uma constante em praticamente todo o período entre os séculos X e XX, e os orçamentos comprovam que esta era a principal atividade dos Estados europeus, com a qual tinham que se preocupar com os custos de preparação, execução e reparação. O Estado foi construído e moldado pela guerra. Antes do século XV os Estados ainda não tinham um orçamento nacional, assim como a tributação, as dívidas ainda eram ligadas diretamente ao governante, tendo caráter privado. No século XVI as despesas com guerras explodiram e os reis ampliaram suas receitas tributando ou trocando as receitas tributárias futuras por crédito de banqueiros, e eles também podiam contrair empréstimos de outras maneiras atrasando pagamentos aos credores, vendendo cargos no governo, e fazendo empréstimos compulsórios (TILLY, 1990, p. 131 e 145).

Ao final do século XVII todos os Estados europeus já apresentavam estruturas orçamentárias parecidas, com caráter público e nacional, e com tributação e endividamento crescentes por conta das guerras (TILLY, 1990, p. 132). O crédito

permitiu ao governo descombinar as despesas e receitas, como as despesas de guerra eram temporárias e ocorriam em grandes ondas esparsas, e as receitas reais e potenciais do Estado eram sucessivas e tinham pouca oscilação de um ano para outro, com a entrada de recursos provenientes do crédito, as despesas podiam ser realizadas antes da entrada das receitas. Olhando menos que Elias para as novas funções da nobreza, Tilly (1990) ligou a nova estrutura duradoura do Estado mais diretamente às forças armadas e às suas necessidades, que induziram a criação de organismos complementares como os tesouros nacionais, tribunais, administrações regionais, assembleias públicas, estruturas de abastecimento, recrutamento e arrecadação de impostos (TILLY, 1990, p. 127 e 132). Para servir de exemplo, o “principal organismo de arrecadação de impostos da monarquia prussiana recebeu o nome de Comissariado Geral da Guerra.” (TILLY, 1990, p. 127)

Fica evidente, portanto, o papel da coerção e da ideia de ameaça externa na geração da receita. Frequentemente os governantes tinham que usar a força para conseguir os recursos de que precisavam, fossem soldados, materiais ou os pagamentos correspondentes em dinheiro, eles “se assemelhavam a vendedores de proteção: em troca de um valor, ofereciam proteção contra os danos que eles próprios de outro modo infligiriam, ou pelo menos permitiriam que fossem infligidos.” (TILLY, 1990, p. 132) Além disso, para Tilly (1990) a moeda era central para o funcionamento cíclico dessa máquina coercitiva, porque se arrecadava impostos em dinheiro, pagava-se em dinheiro o serviço de coerção, e assim, empregavam-se mais facilmente os meios de coerção na arrecadação de impostos. Ele afirmou ainda que “qualquer tributação imposta é ineficiente, claramente injusta e bastante passível de suscitar resistência.” (TILLY, 1990, p. 143), no entanto, pesava bastante a favor do soberano coletar impostos “junto às populações locais que se sentem bastante incomodadas com as tropas em sua vizinhança” (TILLY, 1990, p. 145)

Por outro lado, o aumento da monetização permitiu que a arrecadação se transformasse em um exercício menos coercitivo e mais fiscalizatório, diminuindo os custos financeiros e sociais, e aumentando sua eficiência. Ao invés do uso da força, a capacidade de calcular, estimar, cobrar e fiscalizar permanentemente favoreceu a formação de profissionais especializados no fisco, aumentando a separação organizacional entre as atividades fiscais e militares. O desenvolvimento de sistemas tributários com maior complexidade de tipos de impostos diretos e indiretos, sobre a

renda, propriedade, estoques ou fluxos comerciais e circulação de bens e serviços, por exemplo, ampliou a liberdade de ação e flexibilidade da arrecadação. Além da fiscalização, o desenvolvimento de legislação tributária específica definindo os crimes e sanções correspondentes contribuiu no combate à sonegação, evasão e contrabando, além de resguardar os contribuintes contra arbitrariedades. E a definição e controle das fronteiras dos Estados possibilitaram a cobrança de taxas alfandegárias, substituindo os pedágios cobrados em estradas, portos e rotas comerciais estratégicas nos séculos anteriores (TILLY, 1990, p. 148).

Mesmo concentrando os poderes necessários para obter os recursos, os soberanos precisavam ter em seus territórios a geração de excedentes e a acumulação de capitais necessárias para lhes proporcionar a disponibilidade desses recursos. Nos Estados europeus essa disponibilidade era desigual, sendo que aqueles que tinham uma economia mais monetizada, plena atividade capitalista e crédito disponível, tinham maior facilidade e rapidez para transformar os recursos em meios de guerra, levando uma vantagem extraordinária sobre seus adversários (TILLY, 1990, p. 146).

No século XVIII as guerras tiveram suas escalas expandidas, com o crescimento das tropas seu sustento e abastecimento se tornaram um problema logístico e produtivo, além de financeiro, entretanto viraram um negócio muito lucrativo. Os Estados começaram a se preocupar em produzir diretamente seus meios de guerra, e ao mesmo tempo criou-se um mercado paralelo rentável de provisionamento material. Outro mercado que se generalizou foi o de soldados, por isso, conseguir contrair empréstimos para o pagamento de mercenários virou fator decisivo para o êxito militar. O dinheiro se tornou assim a arma mais importante da guerra (TILLY, 1990, p. 139-146). “A partir do século XV, os estados europeus inclinaram-se decididamente para a criação de forças pagas, mantidas pelos empréstimos e impostos.” (TILLY, 1990, p. 143)

Contudo, além do mercado de soldados e de materiais, o mercado que viria a revolucionar a guerra definitivamente foi o mercado de dinheiro, ou seja, o crédito. Os empréstimos de curto prazo eram uma solução rápida, mas que dependia muito da presença de capitalistas no reino, e de o soberano ter conquistado credibilidade pagando suas dívidas anteriores. Fez-se, então, cada vez mais presente a figura do capitalista como um ator com poder suficiente para alterar o resultado de uma guerra

e influenciar o sucesso ou fracasso de um governante. O bom relacionamento entre o monarca e o capitalista passou a ser determinante, se o primeiro alcançava o êxito, e o segundo, o lucro, formava-se um casamento perfeito e duradouro.

Estes servem aos estados, quando tem vontade de fazê-lo, como emprestadores, mobilizadores de empréstimos e administradores ou mesmo cobradores de rendas para pagar os empréstimos. Algumas vezes os capitalistas europeus reuniram todas essas atividades na figura bastante odiada do arrendatário de impostos, que adiantava dinheiro ao estado em troca de impostos que ele mesmo cobrava com a autoridade e a força militar do estado e dos quais separava um belo quinhão para si como pagamento de seu crédito, do risco e do trabalho. Todavia, muitas vezes os capitalistas eram os principais organizadores e depositários da dívida pública. A sua atividade favorecia igualmente a monetização da economia de um estado. (TILLY, 1990, p. 145)

Os capitalistas, originários da burguesia comercial, eram uma elite econômica que vivia nos burgos, ou seja, nas cidades. Por isso, era imprescindível ao governante tê-las em seus territórios, quanto maior o número, tamanho e importância comercial das cidades, melhor era a disponibilidade para recolher tributos e tomar empréstimos. Caso não contasse com as cidades, o governante teria que extorquir os recursos de sua população rural geralmente enfraquecida financeiramente ou recorrer a banqueiros estrangeiros, pagando juros mais caros.

Em nações com base agrícola, apenas uma porcentagem de um dígito da riqueza estava disponível para ser tributada no sentido de apoiar guerras, qualquer expansão tributária que passasse desse nível geralmente levava a economia à exaustão fiscal. (LACEY, 2015, 49, tradução nossa)

As cidades também tinham outros ativos que eram aproveitados militarmente como as milícias urbanas e frotas de navios comerciais. Logo, os soberanos perceberam que o endividamento externo seria um fator de vulnerabilidade com possíveis consequências restritivas, por isso priorizaram solucionar internamente sua necessidade de crédito quando podiam (TILLY, 1990, p. 146).

Os empréstimos a longa distância tornavam os monarcas devedores de estrangeiros a quem não era fácil controlar, mas dava-lhes condições de não reconhecer as dívidas, o que produzia efeitos menos catastróficos sobre as economias locais. No final, as desvantagens superaram as vantagens, e os monarcas preferiram recorrer a empréstimos domésticos. Evidentemente, os que podiam tomar empréstimos no país eram sobretudo aqueles cujos Estados compreendiam importantes zonas de empresa capitalista. (TILLY, 1990, p. 147)

No início do século XVII, por exemplo, a França trocou o crédito estrangeiro pelo nacional, mas no fim das contas optou pela cobrança forçada de impostos. Apesar do risco frequente de insolvência, seu poder fiscal se consolidou e se tornou uma grande vantagem nas guerras que ela viria a travar (TILLY, 1990, p. 147).

Ainda segundo o autor, nos Países Baixos o Banco de Amsterdã foi criado em 1609, e em meados do século XVI surgiu um sistema sofisticado de endividamento público nacional por emissão de títulos cuja organização revolucionou o financiamento das despesas do Estado e foi decisivo para a vitória na guerra de independência contra a Espanha. Os banqueiros neerlandeses eram abundantes, tinham reconhecida competência, gozavam de maior independência, e o fim da guerra e a desmobilização militar não resultaram na redução significativa da tributação, as receitas foram automaticamente absorvidas por outros investimentos públicos e pelo serviço da dívida, o sistema se manteve. Estando evidentes as suas vantagens, os ingleses copiaram esse modelo, adotando as técnicas fiscais neerlandesas, diminuíram a dependência externa de capital e, com o passar do tempo, superaram os Países Baixos em experiência financeira, poder econômico e poder militar.

2.2 Resquícios feudais na tributação - *ship money* e *press-gang*

Dinheiro e marinheiros foram os recursos mais importantes para o desenvolvimento e operação de um complexo industrial naval, a Royal Navy não teria chegado aonde chegou sem empregar meios que assegurassem a abundância desses dois elementos essenciais. No intuito de demonstrar como as prerrogativas reais baseadas em princípios feudais ainda estavam presentes no século XVII e XVIII, e como inovações transformaram essas duas práticas, o *ship money* e o *press-gang* são analisados como resquícios que refletem a difícil transição para o Estado moderno capitalista. Ambas eram formas compulsórias de arrecadação de recursos (financeiros e humanos) das cidades para serem empregados no serviço militar naval, cujo caráter coercitivo e “ilegal” gerava fortes resistências e consternações por parte da população.

O *ship money* era um imposto intermitente medieval cobrado pela coroa sem a necessidade de aprovação do Parlamento, em que as cidades e condados localizados na costa marítima do reino tinham o dever de fornecer uma cota de navios estabelecida em tempos de guerra, caso não conseguissem construir e entregar os navios requisitados, deveriam pagar um valor estipulado em dinheiro. Em 1634 o rei Carlos I tentou impor o *ship money* durante tempos de paz para custear despesas regulares e estendê-lo aos condados do interior da Inglaterra, longe do mar, sem consultar o Parlamento, isso provocou insatisfação e impopularidade e foi uma das

principais queixas da classe proprietária inglesa no prenúncio da Guerra Civil. Em revolta contra um sistema tributário impositivo, o *ship-money* foi declarado ilegal em um ato do Parlamento de 1640, mas só passou a valer dois anos mais tarde com o início da guerra. Seu fim implicou na necessidade de mudar significativamente a estrutura de financiamento da frota da marinha. Lembrando que, algumas décadas adiante a Declaração de Direitos de 1689 (*Bill of Rights*) proibiu todas as formas de tributação extraparlamentares, limitando definitivamente a capacidade de arrecadação extraordinária do rei.

Por isso, a inovação de criar o banco central da Inglaterra, o Bank of England, em 1694 foi essencial para garantir a sobrevivência do Estado, inaugurando a possibilidade de o governo emitir e vender títulos públicos para arrecadar recursos e pagar a reconstrução da marinha de guerra. Este era um método rápido e menos complicado de levantar dinheiro, que não implicava em aumento da oneração e da impopularidade, porque após o desastre do comboio de Esmirna os recursos estavam escassos e a capacidade de expandir a tributação estava severamente restringida.

A prática de *press-gang*, por outro lado, demorou mais tempo para ser substituída por mecanismos de recrutamento modernos e profissionalizantes, em tempos de guerra ela continuou a ser empregada ao longo do século XVIII. O Império britânico entrou na modernidade com um espinho no pé no que se refere a coerência, pois a marinha enxergava a si mesma como uma defensora da liberdade, mas o *press-gang* era uma contradição escancarada a isso. Conforme David Hume (apud LAVERY, 2012) apontou, os direitos dos cidadãos de serem protegidos da violência e usurpação era desrespeitado com o exercício de um poder irregular tacitamente admitido pela coroa. Algumas alternativas foram tomadas para diversificar a fonte de recrutas, em 1756, por exemplo, foi fundada a Marine Society para dar treinamento naval a jovens órfãos e recrutá-los na marinha. Também houve uma política em que estrangeiros, prisioneiros, devedores e contrabandistas eram recrutados em algumas ocasiões, prestando serviço em troca da pena, no caso dos criminosos (LAVERY, 2012, p. 149-150).

Segundo Morriss (2011, p. 21) o serviço naval de recrutamento foi mais bem desenvolvido a partir da década de 1740 para recrutar marinheiros em terra, e em meados do século XVIII sua rede se espalhou pelo Reino Unido. Em 1794-5, seu trabalho foi suplementado temporariamente pelos Atos de Cota, mas o suprimento de homens continuou deficiente e a taxa de deserção constante não ajudava.

Originalmente a palavra “*gang*” significava apenas um grupo de marinheiros que realizava uma tarefa específica, atualmente essa palavra tem conotação de violência e criminalidade em grupo por conta do *press gang*. A palavra “*press*” tem alguns significados diferentes, um deles é forçar uma pessoa a fazer algo contra sua vontade. Na língua inglesa, “*to press-gang someone*” ou “*to impress someone*” é usar a força de um grupo contra alguém para capturá-lo compulsoriamente sem aviso prévio para o serviço militar naval (LAVERY, 2012, p. 151).

A vida dos marinheiros foi dura nesses primeiros séculos onde a humanidade ainda se esforçava para superar as forças da natureza, os riscos para quem trabalhava e passava boa parte da vida sobre as águas oceânicas eram de vários topos: doenças, fome, desidratação, naufrágios, guerras, ataques piratas, motins... Em geral, os incentivos não superavam os riscos e isso gerava um problema grave de suprimento de recursos humanos, que o Estado não foi capaz de solucionar da mesma forma que ocorreu com as finanças. A brutalidade e a violência perduraram, a prática só foi definitivamente abandonada após as guerras napoleônicas, no século XIX.

Morriss (2011, p. 397) considera que a área de recrutamento da marinha foi a única em que houve pouca inovação e competência, embora o serviço de recrutamento tenha sido ampliado, e a liberação de inválidos e a rotatividade de homens tenham aumentado.

O Estado teve que competir com o setor privado por mão de obra, por marinheiros habilidosos a marinha competia com navios mercantes, e por soldados, o exército competia com as ocupações civis. Embora a agricultura estivesse liberando mão de obra por conta do aumento de produtividade, a indústria expandia sua demanda por mão de obra. De fato, no século XVIII, o exército teve maior dificuldade no recrutamento do que a marinha, que tinha a vantagem de empregar “uma cenoura e um porrete” para obter sua mão de obra (MORRISS, 2011, p. 21).

Enfatizando sua importância, Ennis (2002) defende que foi por conta do *press-gang* que o Império colonial britânico não foi desmantelado como o neerlandês, e que foi também por conta dele que a França foi derrotada. A prosperidade econômica, as comunicações, e a segurança militar de uma nação inteira dependiam de uma subclasse de marinheiros arrastados aos navios às pauladas, e que passariam vários anos sem sequer voltar para casa. Além disso, o autor aponta que o recrutamento forçado de marinheiros nas Treze Colônias pelos britânicos foi uma das causas que incendiaram as revoltas que antecederam a Guerra de Independência dos Estados

Unidos, constando inclusive a criticada prática na Declaração de Independência como um dos crimes do Rei George III.

Contudo, os marinheiros não eram, de modo algum, a única ocupação ou grupo social entre a força de trabalho britânica no século XVIII sobrecarregado pela perda de autonomia e pela manutenção de controles rígidos sobre o trabalho (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 20). Como é historicamente notório, o poderoso e rico império britânico foi longamente sustentado por uma massa de trabalhadores - em geral - paupérrimos, que vivia em condições de habitação e trabalho degradantes, e estava constantemente sujeita à violência e exploração de diversas naturezas por parte dos instrumentos de controle da elite dominante.

2.3 O Parlamento e o controle das finanças nacionais – uma parceria público-privada

Do ponto de vista da participação da burguesia no processo decisório e no compartilhamento do poder deliberativo com o monarca, o Parlamento foi historicamente a instituição mais importante desenvolvida no Estado moderno britânico, é o instrumento da sociedade civil cujos membros tem o dever de representar e defender os interesses dos cidadãos e da sociedade como um todo dentro da estrutura governamental.

Dentre as funções atribuídas ao Poder Legislativo, o controle das finanças do Estado foi a mais revolucionária. Segundo Elias (1939), o poder de incidir sobre a distribuição da receita conquistado pela alta burguesia em nome de um “interesse comum” resultou posteriormente na separação das receitas e das despesas públicas (do Estado) e privadas (do Rei), e maior poder de controle do Parlamento sobre a administração do monopólio fiscal. Grosso modo, o rei perdeu o poder arbitrário de decidir sozinho o que fazer com o dinheiro público, o orçamento virou uma espécie de concessão compartilhada e em constante disputa entre ele e a burguesia ascendente. Foi nessa instituição onde se decidiu pela construção de todas as frotas da Royal Navy e pela criação do Bank of England, ambos os fatos provavelmente não ocorreriam sem o alinhamento dos interesses entre o rei e o Parlamento, duas forças frequentemente posicionadas em polos opostos.

Com um Banco Central emitindo títulos que rendiam juros aos investidores e providenciavam dinheiro aos cofres do Estado, houve uma mudança na essência da

propriedade, as dívidas deixaram de ser do Rei e passam a ser as dívidas da nação, ou seja, foram assumidas pelo Estado. O monarca perdeu a prerrogativa de poder contrair dívidas de acordo com sua própria vontade, e os poderes quase ilimitados de declarar moratória, forçar unilateralmente empréstimos ou renegociações, ou mesmo de declarar a extinção de suas próprias dívidas. As finanças nacionais perderam o caráter privado e assumiram verdadeiramente o caráter nacional e público com o Poder Legislativo estabelecendo normas, controlando, limitando, e autorizando todas as principais decisões acerca das finanças da nação. Dando destaque para essa vantagem, Lacey (2015, p. 46) afirma que as conquistas financeiras britânicas estavam baseadas na instituição do Parlamento, o qual outras nações ainda não haviam desenvolvido.

O poder do rei foi limitado mas, no longo prazo, o poder do Estado foi largamente ampliado, pois a nova configuração financeira passou a priorizar sobretudo a segurança dos investidores, que foram premiados com a diminuição drástica do risco de crédito e o fim das arbitrariedades monárquicas que frequentemente resultavam em prejuízos generalizados. Esse processo, cujo período mais relevante abrangeu da Guerra Civil Inglesa à Revolução Gloriosa decretou o fim do absolutismo inglês, e terminou com o Parlamento conquistando poderes que antes eram exclusivos à coroa.

O'Brien e Duran (2010, p. 27) afirmam que quase ninguém dentro ou fora do Parlamento questionou a necessidade de se gastar cada vez mais somas de dinheiro para construir, equipar e manter navios de guerra que registravam consecutivas vitórias no mar década após década, pois os balanços de navios perdidos, destruídos e capturados, permaneciam superiores aos das marinhas rivais. Assim, o investimento de capital privado na empresa marítima coletiva era algo notavelmente vantajoso, eficiente, e os atores (parlamentares) participantes do processo decisório eram os principais beneficiários desse sistema de multiplicação de capital.

Morriss (2011, p. 28) acrescenta que em 1688, a Revolução Gloriosa garantiu que o Reino Unido não sucumbisse mais ao governo autocrático e antiparlamentar quando substituiu o católico Jaime II por Guilherme de Orange, o rei protestante importado. A revolução estabeleceu uma monarquia que era essencialmente contratual, na qual o rei reconhecia o Parlamento como árbitro da sua influência. A Declaração de Direitos de 1689 incorporava uma declaração de expectativas políticas com as quais Guilherme, Maria II e seus sucessores deveriam cumprir. Derivados de

ideias geradas pela guerra civil quatro décadas antes, os arranjos financeiros da nova constituição previam que o monarca vivesse, depois de 1689, não apenas com seus próprios recursos herdados, mas com recursos alocados tanto para o sustento da família real, como dos escritórios civis do governo, votados pelo Parlamento. Este último também se tornou responsável pelos gastos militares e navais. Embora devido à sua primeira lealdade aos monarcas, o financiamento das forças armadas tornou-se assim dependente das opiniões no Parlamento.

Os acordos permitiram o desenvolvimento de novos métodos de financiamento da guerra, que colocaram o Parlamento entre o governo e o novo Bank of England. A confiança no novo sistema de financiamento promoveria o crescimento do setor bancário, da economia e da capacidade de levantar dinheiro para a guerra. (MORRISS, 2011, p. 28, tradução nossa)

Essa reconfiguração na estrutura de poder, nas responsabilidades e atribuições de cada instituição estatal acabaram por se demonstrar um novo arranjo institucional mais favorável ao desenvolvimento e prosperidade do setor financeiro e para a acumulação de capital. Também resultou ser o “jeito britânico” de a burguesia comercial se apropriar do poder e dos lucros do monarca, costurando com este uma parceria lucrativa sem destruir radicalmente o Estado e a ordem vigente, e sem abrir a participação nos lucros às camadas inferiores da sociedade, os trabalhadores pobres continuavam espremidos para garantir o funcionamento do império. O Parlamento simbolizou a apropriação do Estado pela burguesia comercial, e a monarquia constitucional como um concessão de seu interesse.

2.4 O Estado fiscal-militar britânico e o setor privado

Apesar de suas conquistas, segundo Morriss (2011, p. 11), em geral o Parlamento não tinha tempo, qualificação ou conhecimento para regular os orçamentos do Estado e operacionalizar a alocação das despesas. Os comitês financeiros o mantiveram informado, mas, para a administração diária das finanças do Estado o governo passou a confiar quase completamente na burocracia, cada vez mais os departamentos militares trabalhavam sob os olhos do Tesouro. Mesmo assim, a proporção de gastos do Estado dedicados ao suprimento de guerra deu aos departamentos militares influência considerável na economia britânica. Essa configuração burocrática da máquina estatal na literatura é referenciada como Estado fiscal-militar, pois os setores da burocracia mais significativos em número de

funcionários eram as áreas financeiras e militares, o tamanho desses dois departamentos refletia o tipo e a quantidade de trabalho que lhes cabia (MORRISS, 2011, p. 9)

Como foi apresentado no item 2.1, e conforme corrobora a visão de Ertman (apud MORRISS, 2011, p. 9), foi a guerra que construiu o poder do Estado, e um ciclo de guerra e formação de Estado é reconhecido há muito tempo. Para o autor, a guerra se tornou o grande volante de todo o empreendimento político do Estado moderno, e a constante rivalidade entre os poderes produziu um esforço inédito de energia, especialmente energia militar e financeira.

Morriss (2011, p. 397-401) tem uma abordagem que reconhece a burocracia estatal como a principal instituição britânica responsável pela hegemonia naval. Ele afirma que essa burocracia desenvolveu uma cultura e acumulou experiência com as operações ultramarinas ao longo do tempo e soube buscar e garantir a eficiência na prestação de serviços com os contratantes privados que forneciam produtos e serviços ao Estado. E sua capacidade de administrar a complexa infraestrutura logística de recursos para manter uma economia dedicada a apoiar exércitos e navios a longas distâncias do Reino Unido possibilitou a projeção de poder mundialmente de forma permanente. Os padrões de organização, gestão e controle dos recursos mantidos por essa burocracia eram muito altos, garantindo uma logística que assegurava a superioridade marítima.

O autor diz que Brewer e O'Brien não deram a atenção devida ao transporte marítimo, e que trabalhos recentes têm mostrado que o Reino Unido não foi excepcional nos mecanismos de inovação financeira em comparação com outras potências europeias. Ele não considera o arranjo fiscal-militar como responsável por tornar o Reino Unido a potência naval dominante, mas atribui isso a uma cultura burocrática. O trabalho dele lida sucessivamente com o fornecimento de material bélico, mão de obra, alimentos, transporte e a organização servindo forças terrestres no exterior, além das finanças e ideias estratégicas (MORRISS, 2011, p.6).

Como já foi exposto anteriormente, este trabalho reafirma a centralidade do fator fiscal para a hegemonia naval, porém é importante destacar a visão de Morriss (2011, p.6) pois ele afirma que a cooperação entre o Estado e o setor privado fortaleceu a economia e foi fundamental para as iniciativas e expansão militares. Assim como uma economia marítima em expansão e com capacidade financeira foi fundamental para fazer do Reino Unido o poder dominante no mar. Porém seu

trabalho também coloca o pensamento, a organização e a capacidade administrativa da burocracia estatal como outros fatores igualmente fundamentais.

O Estado britânico não tinha o poder de projetar as forças armadas sozinho, precisava da assistência e parceria do setor privado para conseguir dinheiro, suprimentos e mão de obra. A parceria do Tesouro com o Banco da Inglaterra foi crucial para a obtenção de empréstimos capazes de sustentar as operações militares e os subsídios a aliados, outro componente de peso incluído no gasto militar (MORRIS, 2011, p.399)

A relação entre o Estado e sociedade em geral foram vitais, pois o primeiro afetou a maneira pela qual a sociedade se desenvolveu através dos gastos de guerra. Esse relacionamento desenvolveu uma capacidade única em questões logísticas nutridas na burocracia do Estado britânico. (MORRISS, 2011, p. xii) Apesar de não produzir diretamente todos os produtos e serviços necessários para o seu funcionamento, o Estado britânico era o principal comprador em diversos setores, e sua demanda acabava por desenvolver de fato setores que eram estratégicos para ele continuar suas operações, através dos contratos de fornecimento e compras públicas, o Estado absorveu parte significativa da produção privada.

Contudo, olhando por esta perspectiva de Morriss (2011, p. 21), o Estado se tornou um grande concorrente com as demandas do mercado, para alimentação, teve que competir com a crescente demanda da população e das cidades. Os interesses agrários gostariam de ter monopolizado essa demanda crescente, como ocorreu com a exclusão de produtos de gado importados antes de 1758, e milho depois de 1815. Mas, em meados do século XVIII havia escassez de carne bovina, suína e manteiga e, pelo final do século, escassez de trigo, aveia e feijão. As deficiências foram evidenciadas pela ocorrência de distúrbios alimentares nos condados do sul da Inglaterra. Durante a última década do século XVIII, os preços dos alimentos mais que dobraram. Entre 1808 e 1810, apenas as importações em larga escala ajudaram a impedir que o preço público do trigo subisse outros 50%. Sem se aprofundar nas questões dos desequilíbrios de preço e limites da oferta nacional, é evidente o impacto multiplicador da demanda do Estado em diversos outros setores da economia.

Já O'Brien e Duran (2010, p. 32) afirmam que toda marinha europeia pode ser representada como uma parceria mais ou menos eficiente entre um Estado nacional e uma rede de empresas privadas domésticas. Embora Estados como o Reino Unido e os Países Baixos, com setores marítimos grandes e crescentes, tenham desfrutado

de uma gama maior de opções competitivas de colaboração, suas marinhas desfrutavam de serviços de menor custo por conta de suas infraestruturas em terra.

Sir Lewis Namier (apud O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 34) sugeriu que a administração britânica funcionava melhor do que os regimes no continente porque um sistema parlamentar permitia mais espaço para empresas privadas e para a apropriação indébita do dinheiro dos contribuintes, que pelo menos conseguiu fazer as coisas. Em outras palavras, naquela época o crédito pode muito bem ter sido um componente mais alto da despesa pública sob as constituições parlamentares do que as monárquicas - persistentemente sem dinheiro e mais dependentes de tradições aristocráticas.

Brewer (apud LACEY, 2015, p. 127) enfatiza que as instituições dos Estados foram o fator chave para o sucesso do financiamento da dívida de longo prazo, e que a eficiência na cobrança de impostos através de um aparelho administrativo estatal centralizado também garantiu que uma porcentagem muito maior de receitas coletadas realmente chegasse ao governo, em comparação com os sistemas tributários rurais ineficientes empregados por Estados como França, Prússia e, por algum tempo, Países Baixos.

Assim, observando as passagens dos autores, faz-se notar que o Estado fiscal-militar se relacionava com o setor privado de duas outras formas (além da tributação), que acabavam por completar um circuito retroalimentativo. Ele injetava recursos no setor privado através da compra de produtos e serviços, principalmente para o funcionamento da Royal Navy e das forças armadas (como alimentos, roupas, ferramentas, armas, fretes etc.), e o setor privado, alocava parte de seus fundos financeiros nos títulos públicos para obter rendimento com juros, gerando um fundo que possibilitava mais investimentos públicos, em embarcações, portos e tropas, por exemplo.

2.5 *Dutch finance* e a Revolução Gloriosa – benefícios da invasão neerlandesa

No capítulo 1 foram evidenciados alguns dos aspectos do pioneirismo neerlandês, potência econômica da época. A ascensão naval e financeira inglesa, de certa forma, surgiu inserida dentro de um contexto prévio da ascensão neerlandesa, quase como um subproduto dela. Se compararmos o domínio econômico e o comando

dos oceanos à uma corrida de bastão em andamento, seria correto afirmar que a equipe que está na dianteira desde o início da corrida teve os Países Baixos passando o bastão para o Reino Unido, e do Reino Unido para os Estados Unidos, seu subproduto. Ainda que estes corredores tenham tido algumas brigas entre si durante a corrida, um acabou passando o bastão ao outro.

Lacey (2015, p. 46) lembra que por 3.000 anos as guerras foram limitadas pela incapacidade dos Estados pré-modernos de levantarem os recursos financeiros necessários para se envolverem em conflitos em larga escala, mas no início do século XVIII novos métodos financeiros surgiram, aumentando enormemente tanto o escopo quanto o custo da guerra. A revolução financeira ocorrida nos Países Baixos e no Reino Unido transformaram as guerras com uma série de inovações nos métodos de financiamento de longo prazo, em um processo que só se completou na II Guerra Mundial, quando pela primeira vez na história os recursos humanos e produtivos se esgotaram antes das finanças dos Estados. Anteriormente, o mais comum era que países fossem derrotados devido à sua incapacidade de financiar suas forças armadas na mesma medida que adversários economicamente mais poderosos, ou mesmo que guerras fossem interrompidas e cordões de paz fossem firmados quando ambos os adversários tinham sua capacidade de financiamento completamente exaurida (LACEY, 2015, p. 5).

O trabalho de Lacey (2015, p. 9) nos dá uma importante contribuição no estudo do papel das finanças nas guerras que, segundo ele, é um aspecto frequentemente ignorado ou negligenciado por historiadores. Para ele, há uma ligação crucial entre poder nacional e finanças. Ao analisar uma série de casos desde a história antiga até a contemporânea, o autor afirma que para influenciar o cenário global é mais importante a capacidade de mobilização dos recursos de um Estado por um sistema administrativo eficiente do que apenas ter uma grande economia, o que ele verificou por exemplo na vitória neerlandesa contra os espanhóis na Guerra de Independência.

Lacey (2015, p. 39) afirma que, segundo muitos historiadores econômicos, os guerreiros templários estavam por trás do surgimento do sistema bancário europeu, que remonta ao sistema de transferências financeiras desenvolvido pelos cruzados por conta dos riscos nas viagens que faziam com frequência. Com o surgimento dos bancos, os reis europeus passaram a se endividar com os banqueiros judeus e, depois, com banqueiros italianos (entre os séculos XIII-XVI), que foram pioneiros

nesse sistema. Sucessivas guerras e calotes reais ajudaram a arruinar os banqueiros italianos, que pararam de emprestar dinheiro a reis estrangeiros (LACEY, 2015, p. 42).

Os Países Baixos, enfrentando a longa guerra de independência contra o poderoso Império espanhol, desenvolveram por sua vez um amplo sistema financeiro, cujas práticas avançadas lhe renderam fama e o nome de *Dutch finance*. Era um jeito único de utilizar seu sistema de bancos para financiar as despesas do Estado e libertá-lo das amarras restricionistas, nessa nova forma os credores emprestavam seu dinheiro para uma república e não para um rei, o que era muito preferível. Os Países Baixos saíram vitoriosos eventualmente porque podiam sustentar um nível de dívida per capita múltiplas vezes acima do que a Espanha conseguia (LACEY, 2015, p. 42).

Para Torres (2017, p. 7), a *Dutch finance* implicou na modernização da dívida pública, uma inovação institucional que trouxe segurança no retorno dos investidores compradores dos títulos do governo, que se tornaram um ativo atraente para o mercado financeiro. Ele lembra que a nacionalização do endividamento foi importante também para diminuir os riscos com as desvalorizações cambiais, que anteriormente afetavam os passivos externos. Já Fiori (2014, p. 66) afirma que os títulos da dívida pública de longo prazo negociados na bolsa de valores se transformaram na base do sistema de crédito neerlandês e alimentaram a criação de um motor revolucionário de multiplicação nacional da riqueza financeira.

A Revolução Gloriosa foi uma invasão e ocupação neerlandesa da Inglaterra que deixou marcas e influências em diversas áreas, uma delas foi a implementação de uma versão local da *Dutch finance*, trazida do outro lado do canal pelo rei neerlandês, apenas cinco anos após sua ascensão ao trono a versão inglesa do banco central foi criada. Lacey (2015, p. 44) diz que o Reino Unido primeiro importou e então melhorou bastante os métodos financeiros neerlandeses. No entanto, talvez seria mais apropriado afirmar que os neerlandeses que ensinaram aos ingleses um jeito melhor de operar as finanças nacionais. Alegoricamente, pode-se dizer que eles ensinaram aos ingleses o segredo de como acessar o cofre infinito de dinheiro para pagar as guerras.

As influências neerlandesas na Inglaterra do século XVII são tantas que poderiam ser tema de uma dissertação específica, que inclusive poderia investigar se/como os Países Baixos foram prejudicados pela absorção de suas vantagens técnicas pelos seus adversários ingleses, visto que o declínio da República neerlandesa foi subsequente. Também valeria a pesquisa de como essa influência e

invasão foi intencionalmente esquecida e minimizada pela literatura histórica britânica. Lembrando que em 1688, 40.000 homens atravessaram o mar vindos dos Países Baixos em mais de 460 embarcações de diversos tipos e tamanhos, e desembarcaram no Reino Unido onde ficaram por um longo período, a frota neerlandesa era o dobro da famosa Armada espanhola. Vries e Woude (1997) apontam ainda que as principais casas comerciais e bancárias holandesas transferiram grande parte de suas atividades de Amsterdã para Londres depois do desembarque, e justamente entre 1688 e 1720, o domínio do comércio mundial mudou dos Países Baixos para o Reino Unido.

2.6 Fundação do Bank of England – banco central e sistema moderno de endividamento público

O banco central britânico foi o instrumento que garantiu a liquidez da economia, proporcionando o principal combustível para a guerra, foi também um mecanismo de apropriação dos fundos nacionais para redirecioná-los à uma causa urgente, proteger o comércio e a nação. Estes fundos, antes poupanças privadas, uma vez que investidos nos títulos da dívida pública, proporcionavam lucros futuros aos investidores e liquidez nas mãos do governo, que os gastava quase em sua totalidade com as despesas militares. Os outros bancos privados passaram a fazer seus depósitos no Bank of England, o que o tornou o “banco dos bancos”, o prestador de última instância que assegurou a solvência do sistema financeiro como um todo e facilitou o acúmulo de capitais. Assim ressalta-se o impacto do banco central britânico na expansão do crédito e das despesas públicas, na redução dos juros, no aumento do investimento público e privado, e no crescimento da demanda agregada.

O trabalho de O’Brien e Duran (2010, p. 1) argumenta que as instituições fiscais e financeiras baseadas em um consenso político para realizar um aumento sustentado das despesas estatais na maior frota europeia permanente de navios de guerra foram criadas durante um interregno de domínio republicano, levadas adiante pelos monarcas seguintes, e exploradas para atingirem seu pleno potencial no século XVIII entre a Revolução Gloriosa (1688) e o Congresso de Viena (1815).

Patrick Colquhoun (apud MORRIS, 2011, p. 402, tradução nossa) observou em 1815, que os juros da dívida pública doméstica eram "a semente plantada para produzir uma colheita abundante de propriedades recém-criadas todos os anos". Foi

a guerra e os gastos da burocracia militar que foram os principais responsáveis por essa recompensa. A diminuição do medo da dívida aumentou os gastos. No final da Guerra Napoleônica, o Estado britânico havia se tornado muito diferente daquele no final da Guerra da Independência Americana ou da Guerra dos Sete Anos. Nessa mudança, os departamentos preocupados com compras e suprimentos tiveram um papel importante, ajudando a criar o Estado militar-burocrático.

A criação do Bank of England e de um novo sistema de dívida pública foi uma fusão revolucionária das instituições financeiras neerlandesas, que eram mais avançadas, com as finanças inglesas, e possibilitou a explosão do endividamento sem perda de credibilidade, proporcionando crédito com taxas de juros mais baixas e melhores condições de pagamento que outros países. Assim, o sucesso internacional do capitalismo inglês foi acompanhado pela imposição progressiva da libra como moeda de territórios econômicos supranacionais (FIORI, 2014, p. 68).

O Bank of England foi fundado em Londres em 1694, e outros bancos foram crescendo no seu entorno, depois se espalhando às províncias após a metade do século XVIII (DICKSON, 1967, p. 7). O mercador e banqueiro escocês William Paterson foi seu idealizador, e John Houblon seu primeiro diretor entre 1694 e 1697, ele foi um mercador e financista de Londres que havia se tornado um dos Lords do Almirantado (1694 a 1699), e que também serviria como comissário para abastecimento da Royal Navy, evidenciando a estreita relação do sistema financeiro com o setor naval.

Junto com o novo banco, criou-se o conceito de dívida nacional, que providenciou maneiras de adiar os custos da guerra pela emissão de títulos, assim não era mais necessário ir ao Parlamento para cada nova requisição de dinheiro (LAVERY, 2012, p. 98). Michael Godfrey, outro dos primeiros diretores do Bank of England que também foi um mercador e financista teve uma morte que simboliza perfeitamente a relação entre a finança e a guerra. Em uma visita que ele fazia a uma trincheira na linha de frente junto com o Rei Guilherme de Orange no cerco de Namur (Flandres), ele foi atingido por um tiro e morreu. Lá ele discutia as necessidades financeiras do rei e trabalhava no estabelecimento de uma agência do Bank of England em Antuérpia, criada a fim de cunhar dinheiro para pagar as tropas em Flandres (LACEY, 2015, p. 45).

Após o desastre de Esmirna e o enorme prejuízo no valor de cerca de um ano de comércio, a economia inglesa sofreu um duro impacto, e o governo se viu em

grandes dificuldades para conseguir mais dinheiro para construir novos navios para proteger seu comércio dos corsários e pagar os custos das tropas que lutavam contra a França no continente, já que o crédito (dívida contratual) disponível ao Rei Guilherme III estava escasso e a capacidade de aumentar a tributação sofria restrições econômicas e políticas.

A princípio, o Parlamento tentou financiar essa enorme despesa à moda antiga - aumento de impostos e empréstimos de curto prazo. Logo, enfrentou o colapso financeiro e um default iminente [...] O Parlamento começou a procurar maneiras de converter dívida de curto prazo em de longo prazo. Depois de alguma tentativa e erro, eles se fixaram no estabelecimento do Banco da Inglaterra. (LACEY, 2015, p. 45, tradução nossa)

Com a fundação do banco, essa instituição financeira recebeu do rei o direito de criar dinheiro, controlar as contas nacionais, e o poder de emitir títulos públicos vendidos no mercado de Londres (dívida mobiliária), como uma espécie de “empréstimo perpétuo”, que durante décadas teve o papel praticamente exclusivo de financiamento das despesas com guerras (LACEY, 2015, p. 45), e dessas despesas, a maior parte foi utilizada para reconstrução da frota da Royal Navy, com o objetivo de assegurar a superioridade marítima inglesa e a segurança da operação de seus navios comerciais.

A criação e crescimento de instituições financeiras como o Bank of England, a Bolsa de Valores, e o estabelecimento da Dívida Nacional, não apenas uniram o Tesouro e os financiadores, mas também forneceram capital para empreendimentos no exterior e para guerras caras [...] (KENNEDY, 1976, p. 71, tradução nossa)

A criação do banco central foi uma inovação que diminuiu incertezas nas finanças e no crédito ao rei, fundiu a moeda soberana e a moeda privada, e tinha o monopólio da emissão de papel-moeda com o mesmo valor legal das moedas emitidas pelo rei, dirimindo assim os riscos de falência dos emissores privados e os calotes do emissor real ao mesmo tempo (TORRES, 2017, p. 9).

Eles perceberam que o projeto [...] poderia proporcionar um ótimo acordo monetário. Se eles e os interesses de dinheiro privado que eles representavam concordassem em financiar o rei em termos sobre os quais eles, como diretores do novo banco, teriam uma participação estatutária, então o rei, por sua vez, lhes permitiria uma participação estatutária em sua mais antiga e invejada prerrogativa: a criação de dinheiro e a administração de seu padrão. Para ser concedido o privilégio da emissão de notas pela coroa, que iria unificar as responsabilidades de um banco privado com a autoridade do soberano - isso, eles perceberam, era a Pedra Filosofal do dinheiro. Foi o endosso que poderia liberar o dinheiro dos bancos privados de seus limites paroquiais. Eles emprestariam seu crédito ao soberano - ele emprestaria sua autoridade ao seu banco. O que eles semeariam ao concordar em emprestar, colheriam cem vezes ao serem autorizados a criar dinheiro privado com o endosso do

soberano. Daqui em diante, a senhoriagem seria compartilhada. (MARTIN, 2014, p. 13, tradução nossa)

De acordo com Lacey (2015, p. 45) este foi o começo de uma verdadeira revolução financeira que criou um sistema de mobilização de capital que não apenas financiou as guerras britânicas em escala inimaginável, mas também inaugurou a Revolução Industrial e o início da era moderna. Fiori (2014, p. 24) inclui a importância das dívidas para a formação dos Estados-economias nacionais e para o regime de acumulação capitalista, resultantes da necessidade de financiamento da guerra, pois elas selaram uma relação cada vez mais necessária e estrutural entre os senhores da guerra e os senhores do dinheiro que tinham obtido o poder monopólico de senhoriagem das moedas e dos títulos das dívidas dos mesmos soberanos a quem haviam emprestado seu dinheiro.

[...] a partir desse momento, nenhum governo britânico nunca mais deixou de cumprir com as dívidas ou teve que atender aos esmagadores ônus econômicos da guerra aumentando os impostos para níveis economicamente destrutivos. Em vez disso, os fundos foram arrecadados apenas nos montantes necessários para pagar os custos incrementais dos juros do empréstimo, produzindo um empréstimo cujo principal nunca deverá ser pago. Às vezes, mesmo esse gasto reduzido parecia suficiente para condenar a estabilidade financeira britânica, mas o Parlamento sempre deu um jeito. Isso não era válido para a maioria das outras nações da Europa. (LACEY, 2015, p. 46, tradução nossa)

Todos os Estados foram fundamentalmente limitados pela falta de recursos fiscais e financeiros para pagar os custos de oportunidade e os juros necessários para construir, mobilizar e administrar uma marinha eficaz. Nesse sentido, o Reino Unido foi muito menos limitado do que qualquer um de seus rivais (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 35).

Figura 3 - Frame de videodocumentário mostrando pintura decorativa nas paredes do Painted Hall, no Old Navy Hospital em Greenwich, Inglaterra. (Representação de um poderoso navio britânico do tipo *man-of-war* carregado de espólios de guerra roubados da França e Espanha, sustentado por uma figura feminina, ao centro, que representa Londres e a riqueza financeira proporcionada por ela. As duas figuras abaixo dela, formando um casal, são Isis e Thames, representando os principais rios ingleses. Ao lado direito deles, duas figuras representando o tempo estendem os braços trazendo e oferecendo carvão. Também podem ser observados instrumentos de navegação astronômica, representando a ciência, uma balhastilha do lado esquerdo, e uma esfera armilar do lado direito.)



Fonte: CROSSLEY-HOLLAND, D. **Empire of The Seas**: how the navy forged the modern world - The Golden Ocean (ep. 2), BBC, 2009. Disponível em: <<https://www.bbc.co.uk/programmes/b00qbvqw>> Acesso em: 02/02/2020.

Do outro lado do Canal, as tentativas de modernizar as finanças da poderosa economia francesa fracassaram, e a bolha financeira do Mississippi (de John Law) estourou na França em 1720, o Governo não cobriu a dívida resultante, gerando uma derrocada da credibilidade e fuga do crédito internacional. O Reino Unido, pelo contrário, nunca fugiu. O ocorrido resultou na incapacidade da França de recuperar sua posição financeira nas décadas seguintes, sendo a causa subjacente da Revolução Francesa e, por extensão, da ascensão de Napoleão, conforme defendem alguns historiadores.

Diferentemente, o Reino Unido lidou com sua dívida da Guerra de Sucessão Espanhola de maneira bastante semelhante à França, mas com uma diferença crucial, ele não fugiu da dívida assim que o sistema se desmanchou, as operações do Bank of England foram apoiadas pela criação da South Sea Company, que, ao longo de uma década, absorveu grande parte da dívida de guerra do governo em troca de

participação na empresa. Quando as ações da empresa, que foram sustentadas temporariamente por manipulações do mercado implodiram em 1720, o Reino Unido enfrentou uma crise financeira semelhante à da França na sequência da explosão da Companhia do Mississippi, mas ao invés de descumprir suas obrigações, o Parlamento compensou os investidores com as anuidades perpétuas (LACEY, 2015, p. 47-8).

Essas anuidades perpétuas foram uma inovação notável, um ótimo mecanismo de rolagem da dívida. Na prática, o governo britânico nunca teve que pagar o principal de sua dívida. Pelo contrário, foi exigido apenas pagar os juros dessas anuidades. Com esse mecanismo estabelecido, a dívida nacional podia existir indefinidamente, o Reino Unido foi capaz de financiar com uma dívida crescente uma série de guerras longas e custosas: Guerra de Sucessão Austríaca, Guerra de Independência dos Estados Unidos, Guerras Napoleônicas etc. Mas na virada do século esse sistema estava sobre estresse e o Parlamento precisou encontrar uma nova fonte de receita, sendo estabelecido o imposto de renda (LACEY, 2015, p. 48-49).

Foi, de fato, a imposição de William Pitt de um imposto de renda em 1799 sobre a classe de ricos comerciantes, a nobreza proprietária de terras, bem como uma classe média em rápido crescimento que possibilitou ao Reino Unido arcar com os juros sobre os *consols* emitidos para financiar as grandes guerras com a França no final do século XVIII e início do século XIX. O medo do espalhamento da Revolução Francesa facilitou a aceitação do imposto de renda pela classe proprietária (LACEY, 2015, 50-1).

Morriss (2011, p. 10-11) constata que houve uma importante mudança de atitude em relação ao financiamento do Estado britânico. Antes de 1793, a dívida nacional era motivo de preocupação central na política parlamentar, de fato, antes de 1765, o Parlamento limitava rotineiramente as despesas militares, no entanto, após 1793, a dívida nacional gradualmente perdeu seu horror. O Estado estabeleceu prazos para a dívida de curto prazo e aumentou a taxa na qual a marinha era financiada. Ao mesmo tempo, a introdução do imposto de renda aumentou as receitas disponíveis para o financiamento da dívida pública.

Essa mudança de percepção por parte da classe rentista foi essencial para a manutenção da rolagem da dívida, a confiança dos investidores no Estado não podia ser perdida, pois sua sobrevivência financeira passou a depender disso. Embora as despesas e a dívida do Estado continuassem a crescer, por volta de 1815 a dívida do

país passou a ser considerada como um ativo e não um passivo (MORRISS, 2011, p. 11).

Para o sistema continuar funcionando, a rolagem da dívida exigia uma contrapartida tributária, pois a receita não poderia ser totalmente oriunda da contração de novas dívidas. Por isso foi crucial o aumento da receita pelos serviços de alfândega e impostos especiais de consumo e de impostos sobre propriedade e renda. A cooperação do povo britânico se deveu em parte à administração sutil, mas também ao respeito da população pelas demandas do Estado. Os contribuintes entendiam que as receitas eram pagas pela defesa e eram parcialmente gastas em materiais, provisões e equipamentos fornecidos pela indústria britânica e pelo comércio marítimo (MORRISS, 2011, p.399).

Segundo O'Brien e Duran (2010, p. 11) há uma linha de autores que contrariam a ideia de eficiência superior da Royal Navy, afirmando que a ascensão do Reino Unido a uma posição de hegemonia geopolítica foi o produto do acesso a um maior volume de recursos fiscais e financeiros, alocados para construir uma marinha extremamente poderosa. Ou seja, os marinheiros britânicos não eram melhores que os outros, mas a marinha britânica tinha muito mais dinheiro que as outras para se aprimorar. Níveis claros e persistentemente mais altos de investimento público e privado combinados em uma infraestrutura de edifícios, docas, guindastes, andaimes, armazéns, ferramentas, inventários de matérias-primas e estaleiros administrados com eficiência, empregando suprimentos elásticos de mão de obra especializada nas artes de projetar, a construção, o reparo e a manutenção de todos os tipos de embarcações (incluindo navios de guerra da Royal Navy) certamente acumularam, entre 1651 e 1815, uma vantagem comparativa significativa para o comércio e a economia britânica (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 30).

Para ilustrar alguns números que dão dimensão, Fiori (2014, p. 69) aponta que a dívida pública inglesa cresceu de 17 milhões de libras em 1690 para 700 milhões em 1800 sem perder credibilidade. Kennedy (1976, p. 72), por sua vez, diz que a dívida nacional aumentou de cerca de 13 milhões em 1702 para 130 milhões em 1763 devido aos imensos custos de sucessivas guerras. Segundo Lacey (2015, p. 44 e 46), durante a Guerra dos Nove Anos o governo emitiu cerca de 7 milhões de libras em dívidas e, na Guerra de Sucessão Espanhola, emitiu 29 milhões de libras em novas dívidas. E houve um aumento de 300% nos gastos públicos, de 2 milhões de libras por ano em 1688 para 6 milhões em 1702.

2.7 O mercado secundário de títulos, acúmulo de capital e liquidez

Segundo Lacey (2015, p. 49) outro fator que deve ser considerado na capacidade do Reino Unido de sustentar uma enorme dívida nacional foi a criação de um mercado secundário de dívida. As anuidades perpétuas (chamadas de *consols*) possibilitaram o desenvolvimento de mercados secundários onde os titulares da dívida original poderiam diluir o risco de manter dívida do governo vendendo-as para investidores capazes de suportá-las. Este mercado secundário, por sua vez, ajudou bastante a concentração de capital que impulsionou o início da Revolução Industrial.

Para Torres (2017, p. 6), a modernização da dívida pública, a criação do banco central, e esse desenvolvimento dos mercados secundários de ativos financeiros, foram três inovações institucionais cuja interação operou de forma integrada na gênese desses sistemas, expandindo a flexibilidade e disciplina dos agentes públicos e privados. O autor afirma que a integração dos sistemas nacionais de moeda e crédito ao sistema dominante permitiu a operação global do sistema capitalista, que teve característica internacional desde seu início.

O desenvolvimento e proteção dos mercados secundários de ativos financeiros (criação do mercado de capitais) ampliou e aprofundou o mercado de títulos públicos e privados, que se deu com a entrada de investidores menores, aumentando enormemente a capacidade de endividamento dos soberanos, possibilitando a melhora do perfil da dívida e ampliação da liquidez (TORRES, 2017, p. 6)

Lacey (2015, p. 37) afirma que guerra exige liquidez, quando esta não existe, não há guerra. Por isso, “O Reino Unido descobriu que era economicamente melhor manter sua moeda em circulação para expandir a economia, enquanto ainda permanecia disponível através de impostos e empréstimos em uma emergência.” (LACEY, 2015, p. 14)

Ainda segundo Lacey (2015, p. 51) o Reino Unido não era mais forçado a confiar no armazenamento de vastos tesouros para travar guerras, em vez disso, toda a sua riqueza financeira poderia permanecer circulando dentro da economia. Mantendo tanta moeda em circulação quanto possível, ao invés de acumular reservas de dinheiro e ouro para possíveis guerras, o país manteve em sua economia os altos níveis de liquidez necessários para um crescimento rápido. Criando um sistema confiável de programas de financiamento emergencial da dívida, em tempo de paz o

Estado poderia investir sua renda de volta no crescimento da economia, garantindo simultaneamente uma fonte pronta de dinheiro em caso de guerra.

O processo ocorrido no Reino Unido é relevante do ponto de vista do debate do desenvolvimento econômico pois evidencia como as sociedades que colocam seus fundos de riqueza a favor delas mesmas acabam conseguindo transformar sua estrutura econômica e obter progressos significativos em áreas estratégicas. Para Lacey (2015, p. 22) a habilidade ou vontade de acessar a riqueza acumulada de suas elites é crucial para formar os fundos necessários para a segurança de uma nação. E a busca por mecanismos alternativos e inovadores de financiamento se fez necessária pois a tributação era muito impopular em todas as classes e vista como abuso de poder na Idade Média (Lacey, 2015, p. 31), algo que apresenta reflexos até a atualidade.

3 A ROYAL NAVY NA TRANSFORMAÇÃO ESTRUTURAL DA ECONOMIA BRITÂNICA

Este terceiro capítulo tem o objetivo de observar um fenômeno histórico do século XVIII à luz de conceitos recentes sobre desenvolvimento econômico. Voltar tão a fundo na história sob a perspectiva de um arcabouço teórico atual só faz sentido tendo assumido o intuito de verificar a validade atemporal dessas abstrações teóricas acerca do crescimento puxado pelos investimentos do Estado. Por isso, utiliza-se como referencial uma seleção de trabalhos que avaliam transformações econômicas recentes no setor industrial militar, como no caso da China, Coréia do Sul e Estados Unidos. Dito isso, na primeira parte analisa-se o papel dos investimentos no desenvolvimento da indústria naval e de uma marinha forte como o cerne de uma estratégia nacional de desenvolvimento econômico, e as relações entre gasto militar e progresso tecnológico; em seguida avalia-se como o desenvolvimento do complexo industrial naval britânico pode ser interpretado como o primórdio de um Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação; e, por último, são analisadas as evidências de relação de causalidade entre a criação desse complexo e a Revolução Industrial ocorrida na sequência das externalidades positivas geradas pelo primeiro.

3.1 A Royal Navy no centro de uma estratégia de desenvolvimento nacional? – investimento público, gasto militar e progresso tecnológico

A pesquisa realizada para este trabalho não se aprofundou suficientemente para constatar se os governantes britânicos haviam definido naquela época uma grande estratégia nacional para desenvolver a economia de seu país, na qual a indústria naval fosse um eixo prioritário cujo desenvolvimento acarretaria numa série de *spin-offs* e externalidades positivas de aplicação dual. Contudo, conforme foi demonstrado no primeiro capítulo, os teóricos mercantilistas já tinham claro a importância de se ter uma marinha poderosa e a condição essencial de se atingir o poder naval para a sobrevivência uma nação insular. Além disso, a consciência da importância estratégica do setor naval teve sua evidência mais notável nos Atos de Navegação, que foram cruciais para promover nacionalmente o setor. O que provavelmente não se tinha consciência quando os formuladores de políticas optaram pela criação de uma marinha poderosa, era que toda a estrutura necessária para

montá-la acabaria gerando um crescimento da economia e uma série de inovações tecnológicas como consequência de sua escala, que apenas na atualidade pode-se compreender e explicar com maior rigor teórico.

Como dito, não é possível afirmar se esse processo ocorreu intencionalmente de forma planejada ou se foi apenas um conjunto de respostas imediatistas que os governantes precisaram tomar no decorrer de um período altamente belicoso e internacionalmente competitivo, onde a economia nacional precisava prover os mecanismos de sobrevivência do Estado constantemente em guerra, e isso acabou por gerar uma evolução de aspecto incrementalista e espontâneo. Inculcar as ideias e objetivos desenvolvimentistas atuais nos estadistas britânicos do passado poderia parecer um exercício de especulação presunçoso, apenas é possível deduzir que os massivos esforços estatais realizados com investimento de recursos públicos e a demanda por produtos e serviços do Estado à iniciativa privada criaram mercados de alto valor agregado e complexidade econômica, assim, essa “parceria público-privada” de sucesso assegurou a superação da concorrência externa e colocou o Reino Unido na vanguarda do desenvolvimento econômico.

Resumidamente, é evidente que qualquer britânico sabia que a acumulação de riqueza no seu país dependia muito da proteção de uma marinha forte, as coisas do mar eram tão presentes na cultura e sociedade britânicas que bastava olhar para a literatura infanto-juvenil ao longo dos séculos para se perceber que as aventuras náuticas ocupavam a maior parte da temática das publicações, gerações e gerações de britânicos cresceram familiarizadas com saberes básicos da vida no mar e sonhando em um dia participar das glórias e conquistas dos grandes navegadores.

“Os mercantilistas contemporâneos já afirmavam a importância das colônias e do comércio marítimo para um Estado insular.” (MORRISS, 2011, p. xi, tradução nossa) Eles sabiam, além disso, que uma marinha forte poderia conquistar novos territórios e, conseqüentemente, aumentaria a riqueza da nação. Já os liberais clássicos por sua vez achavam que a fonte de geração de riqueza era a iniciativa privada, que a eficiência produtiva colocaria os mercados em equilíbrio, as economias se abririam e caminhariam para o livre-comércio trazendo a paz, desfazendo a necessidade de se estabelecer monopólios sobre os territórios econômicos, e que o Estado não deveria fazer nada além de administrar alguns serviços públicos, a justiça e a defesa, não devendo empreender e gastar em uma marinha agressiva e expansiva (MORRISS, 2011, p. 7) – o que na prática se provou justamente o contrário. Mas o

que ambas as escolas teóricas não sabiam, é que construir e manter uma marinha grande, em constante modernização e com força superior às dos inimigos seria por si só um fator dinamizador da economia e multiplicador da riqueza nacional. David Ricardo (apud MORRISS, 2011, p. 8) teve uma contribuição de destaque ao perceber que o Estado poderia afetar a acumulação de capital, o investimento e o emprego, sendo decisivo para que estes fatores tivessem bons resultados.

A guerra foi o fator que justificou a existência de um complexo industrial militar, contudo, esse complexo precisava estar em constante desenvolvimento para manter o desempenho econômico nacional e demandar os avanços ininterruptos de progresso tecnológico. Mesmo que esse complexo não estivesse em operação, ou seja, mesmo quando essa estrutura militar não estava engajada numa guerra, o que importava era seu papel econômico, vital para tanto para o Estado que ampliava seu poder e capacidade como para o mercado que expandia seu território econômico de atuação e monopólios.

O trabalho de Nunes (2015) acerca dos arranjos institucionais do complexo militar-industrial naval na China e na Coreia do Sul, identificou a existência de um sistema de retroalimentação entre a indústria naval civil e militar para formar cadeias produtivas e de valor com ramos industriais relacionados. Em ambos os casos analisados pelo autor, o Estado teve um papel central na alavancagem do complexo militar-industrial, principalmente em relação ao financiamento.

[...] há uma sinergia entre a indústria de construção naval civil e militar, particularmente no que tange aos componentes produzidos para as embarcações, na expertise acumulada pela mão de obra e nos sistemas de modelagem virtual, design, engenharia, etc. As mesmas técnicas e conceitos básicos utilizados na produção de navios comerciais mais eficientes [...], também são utilizados pelos estaleiros para aumentar o alcance e a velocidade dos combatentes de superfície. Além disso, a técnica de construção em módulo, os cascos de alumínio, a produção de turbinas e até as máquinas fresadoras têm uso dual (COLLINS, 2010 apud NUNES, 2015)

Segundo o autor, ao se fazer uma análise dos componentes dos navios, percebe-se uma série de cadeias produtivas que tem o potencial de geração de *spin-offs* para a economia civil. “A indústria naval, portanto, é um setor capaz de integrar diversas regiões produtivas anteriormente desconexas desde a indústria de base, matérias-primas, produção de bens de capital, e de bens de alto valor agregado [...]” (NUNES, 2015, p. 4).

Esses efeitos identificados em economias asiáticas modernas, foram basicamente os mesmos que ocorreram com a implementação do complexo industrial

naval britânico. E as similaridades na forma e nas medidas tomadas para desenvolver o setor naval também foram significativas, por exemplo, “[...] o governo sul-coreano estabeleceu que o transporte das importações de petróleo seriam realizadas por navios mercantes nacionais recém-construídos pela Hyundai” (SHIN; CICCANTELL, 2009, p. 181 apud NUNES, 2015, p. 13), o que remete diretamente à nacionalização e protecionismo britânico do setor naval assegurados com os Atos de Navegação. E a “A fundação do Banco de Exportação e Importação da Coreia do Sul (Korea Eximbank) em 1976, por sua vez, auxiliou na inserção internacional da economia do país.” (NUNES, 2015, p. 13) remete à criação do Bank of England, permitindo a ampliação dos investimentos públicos na indústria naval. No caso da China, o mesmo processo é notório na articulação de bancos públicos que proporcionam as condições de financiamento em todas as fases da cadeia produtiva naval, desde o custeio de pesquisas, da indústria até os empréstimos para a exportação. Um avanço dessa pesquisa poderia analisar, por exemplo, como atualmente é economicamente estratégico para a mudança estrutural chinesa a relação de instituições financeiras como o Bank of China e o Export-Import Bank of China com a China State Shipbuilding Corporation.

Apesar das comparações possíveis, como é o caso da estrutura de financiamento, tanto o Estado britânico como as empresas privadas ainda não tinham no século XVIII um arranjo institucional exclusivamente dedicado à promoção de inovações e avanços tecnológicos no setor naval de forma integrada, como ocorre nas potências pioneiras de hoje. Contudo, como foi demonstrado no item 1.6, houve um conjunto de inovações isoladas e “aleatórias” em distintas áreas que, em conjunto, acabaram por colocar a marinha britânica em um nível avançado de vantagens competitivas. Sendo assim, não é possível afirmar se houve uma estratégia de desenvolvimento nacional desenhada e implementada com sucesso pelo Reino Unido, mas é possível afirmar sim que houve um roteiro de decisões que colocaram aquele país na trajetória do desenvolvimento econômico, e que certamente a Royal Navy estava no centro desse processo, como um objetivo final, já que sua existência requereu abaixo de si uma extensa cadeia produtiva de alta complexidade e escala suficientemente grande para alavancar e transformar o conjunto da economia nacional.

Fazendo outro paralelo, com o caso sul-coreano

A construção naval é um setor intensivo tanto em mão de obra quanto em tecnologia. Desta forma, tanto o Estado quanto as empresas [...] criaram instituições para auxiliar na capacidade produtiva e tecnológica das empresas nacionais, particularmente por meio de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) e de geração de mão-de-obra qualificada. (NUNES, 2015, p. 16)

Dentre as características que Nunes (2015, p. 18) considera comuns na evolução da indústria naval civil e militar na Coreia do Sul e na China, ele identificou: (1) o importante papel do Estado como fomentador da economia e da Base Industrial de Defesa; (2) criação de Arranjos Institucionais capazes de atender às demandas políticas e econômicas do Estado e das empresas frente às demais potências do Sistema Internacional; e (3) parcerias internacionais de geometria variável visando ganhos tecnológicos e escala produtiva. As três características também são válidas para o caso do complexo industrial naval britânico: a (1) é evidente, já que o Estado britânico também foi o principal interessado e responsável pelo seu fomento; a (2) também pode ser associada ao caso britânico, com as instituições criadas para financiar a construção da frota (Bank of England), e para supervisionar as compras de matéria prima e contratos de fornecimento de serviços, por exemplo (burocracia do Almirantado responsável pela gestão logística e controle de suprimentos); a (3), é menos evidente, mas pode ser relacionada ao papel de marinha “terceirizada” que a Royal Navy prestou para a Escócia, Portugal e outros aliados continentais, ou talvez no caso da produção de canhões, em que houve - conforme demonstrado no trabalho de Cipolla (1965) - apropriação de mão de obra especializada e técnicas de outros países, e na exportação destes, que ampliou a escala dessa indústria. Apesar de, em ambos os casos, serem resultado de atividades ilegais/não oficiais, e não de parcerias, como no caso supracitado.

Outro trabalho que nos fornece um importante arcabouço teórico aplicável ao objeto da pesquisa é o de Brozoski (2018, p. 3), que estuda a geopolítica contemporânea dos oceanos e a territorialização do espaço marítimo no século XXI, evidenciando um olhar que enxerga os mares não apenas como um mero veículo físico da expansão dos Estados, mas um ambiente de diversificadas atividades econômicas com valor altamente estratégico, bastante ampliadas recentemente, como a exploração de recursos energéticos e minerais em águas profundas. A autora considera que

Diversas potências europeias – frente ao imperativo de lançar-se ao mar em busca de meios que as fortalecessem e, assim, pudessem sobreviver dentro de um ambiente altamente belicoso e competitivo – deram início a um esforço contínuo pelo aprimoramento de sua indústria e ciência naval. Tais progressos,

por sua vez, desencadearam outros avanços que geraram impactos positivos no crescimento econômico e reforçaram ainda mais a capacidade militar. (BROZOSKI, 2018, p. 2)

Esse processo descrito na passagem citada foi precisamente o que este trabalho considera ter ocorrido no Reino Unido, a busca pelo poder naval trouxe consigo um leque de consequências econômicas positivas. Complementando este ponto de vista, Modelski e Thompson (apud SANTOS, 2019, p. 945) afirmam que somente os Estados que dispõem de uma marinha de guerra poderosa têm a capacidade de participar ativamente na política global e de aspirar e disputar a liderança mundial, evidenciando a relação entre poder marítimo e poder global.

Tanto para atingir os objetivos de acumular poder no sistema internacional ou para atingir o crescimento econômico, as potências europeias compreenderam cedo o papel intrínseco do progresso técnico como meio de obtenção de vantagem competitiva. No setor militar isso era claro, cada avanço tecnológico poderia significar um impacto enorme quando seu adversário ainda não o obtivera. Os comandantes e estrategistas militares têm muito apreço por inovações que resultem diretamente na diminuição da perda de vidas de seus soldados, e/ou que aumentem ao máximo possível o potencial de destruição das forças inimigas. Exemplos de adventos que trouxeram enormes vantagens para quem os desenvolveu primeiro não faltam, tais como as armas de fogo, tanques de guerra, navios armados com canhões, aviões bombardeiros, bombas nucleares, drones etc.

O progresso técnico pode ser relacionado a descobertas científicas que promovem rupturas, acarretando novas concepções para a produção e/ou para os produtos. Essas rupturas, por sua vez, passam a traçar trajetórias tecnológicas naturais que apontam para desenvolvimentos técnicos subsequentes [...] (NELSON, 2006 apud MOREIRA, 2013, p.34)

Entretanto, foi necessário um longo tempo de desenvolvimento institucional para os Estados mais avançados desenvolverem o que atualmente chamamos de Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação (ou similares). As ações coordenadas do Estado e da iniciativa privada para promoção de pesquisa e desenvolvimento no século XVIII não atendiam à agenda de longo prazo com o devido planejamento e estrutura institucional, mas eram geralmente resultados de necessidades imediatistas condicionadas à guerra. Assim, Morriss (2011, p. 402) constata que o papel do Estado em estimular a inovação foi reconhecido por vários períodos, e no século XVIII não foi diferente, os picos nas patentes de invenções coincidiram com os anos finais de cada grande guerra que ocorreu entre 1755 e 1815.

Portanto,

A construção naval sempre foi um setor estratégico para os Estados marítimos, mas vem ganhando maior destaque ao se tornar um ramo de desenvolvimento tecnológico que pode alavancar fortemente a agregação de valor à indústria nacional e reforçar as posições de liderança dentro do Sistema Interestatal. (BROZOSKI, 2018, p. 128)

Isso quer dizer que quando um Estado formula um Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação, ele conscientemente o faz assumindo o objetivo maior de obter ganhos nacionais econômicos e políticos. É difícil inferir em que medida o Estado britânico atuou para institucionalizar algo parecido com um Sistema nesse modelo, mesmo que ainda em um caráter de esboço ou protótipo, se comparado ao que existe hoje. Essa constatação requereria uma pesquisa mais aprofundada para averiguar se e como os centros de pesquisa da época, universidades, empresas e agências do Estado interagiam e se coordenavam para atingir inovações específicas no setor naval, e como o uso dual era administrado. Para isso seria preciso levantar os elementos que formavam essa grande agenda compartilhada de entregas tecnológicas feitas sob medida para o grande demandante, que era o Estado britânico.

Apenas podemos corroborar com as afirmações de Brozoski (2018, p. 128) de que é notável o estreito laço deste setor com os incentivos voltados para a pesquisa, ciência, tecnologia e inovação oceânicas. E que “Dominar os oceanos requer o desenvolvimento de setores-chave que impulsionam o processo de inovação tecnológica, cujos efeitos na economia viabilizam posições de liderança na hierarquia global.” (BROZOSKI, 2018, p. 3)

Morriss (2011, p.3) afirma que o papel da marinha foi vital para a capacidade financeira britânica, a Royal Navy negou o uso do mar para os inimigos ao mesmo tempo que forneceu proteção ao comércio britânico. Assim, ela foi responsável por salvaguardar a economia marítima, que forneceu uma proporção significativa das receitas e do capital de empréstimo necessário às operações militares.

Esse capital, retornado na forma de investimento público, tem um papel duplo,

por um lado, é um componente da demanda agregada, geralmente com teor de importação baixo. Mas seu papel mais importante é o de gerar externalidades positivas, aumentando a produtividade e competitividade do setor privado e servindo como um veículo para a política industrial. Nesse último papel, políticas do governo e de empresas estatais, quando conectadas com rigorosos requisitos de atualização tecnológica para os contratantes, demonstraram uma e outra vez serem a forma mais eficaz de política industrial no Brasil (o papel da antes estatal Embraer para o desenvolvimento de tecnologia de aeronaves nos anos 1970 e 1980, e mais recentemente a da Petrobras no desenvolvimento de muitas tecnologias relacionadas com a

exploração de petróleo em alto mar, são os exemplos mais conhecidos). (SERRANO e SUMMA, 2014 apud BROZOSKI, 2018, p.24)

Assim, não é exagerado afirmar que ao fazer investimentos públicos na Royal Navy, o Estado britânico fez política industrial, e que essa indústria naval criada para essa tarefa atraiu e concentrou o progresso técnico. Complementando, segundo Medeiros (apud BROZOSKI, 2018, p. 132) a criação de um arcabouço tecnológico próprio e moderno aplicado a setores industriais chave tem o poder não só de agregar valor à produção como de integrar indústrias inter-relacionadas, gerando, no conjunto, um efeito dinamizador da economia. Segundo Arthou (2007), no mesmo sentido, com a formação dos polos industriais navais, outras cadeias produtivas acabam também se integrando como as prestadoras de serviços, fornecedoras de insumos básicos e peças navais, siderúrgicas etc. Isso acaba gerando a redução dos custos e uma cadeia logística de suprimentos mais alinhada e coordenada, assim, há ganhos de produtividade, de escala, e maior sustentabilidade ao conjunto do setor.

Analisando pelo recorte das despesas públicas, denota-se que as compras públicas e os contratos do Estado alavancaram a demanda. A burocracia estatal militar teve um impacto econômico e social através dos gastos, pois eles aumentavam a demanda doméstica e a oferta de dinheiro durante a guerra. O estímulo dos departamentos militares à economia foi naturalmente direcionado por meio de seus contratados. Durante tempos de guerra, cerca de três quintos das despesas do Estado foram para as forças armadas, e quase metade das despesas navais era gasta no suprimento de materiais, especialmente provisões, comida e transporte. Isso não apenas aumentou a capacidade dos comerciantes e financiadores de firmar contratos adicionais, mas também estimulou as indústrias nas quais eles se baseavam (MORRISS, 2011, p. 401-2). Além disso, estatísticas orçamentárias demonstram que a alocação de recursos que o Reino Unido direcionava para a Royal Navy era muito maior e mais estável comparavelmente com a proporção dos gastos navais dentro do orçamento militar de outras potências como Países Baixos, França e Espanha (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 6).

Segundo (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 2-3) qualquer que seja a narrativa, uma medida muito alta de significância deve ser concedida sobre a escala, o escopo e a persistência do investimento do Estado britânico na frota de guerra e sua infraestrutura terrestre de portos, docas, estaleiros, organizações burocráticas, mão de obra especializada e outros fatores necessários para o poder naval. Além disso, essa

estratégia adotada para a defesa nacional, combinada efetivamente com o investimento privado em navios, armas e instalações em terra de uma marinha mercante para o comércio, mas também para pirataria, corso e outras formas de predação de concorrentes estrangeiros, criaram uma grande indústria marítima global. O investimento privado nessa marinha mercante complementou ambas as operações defensivas e ofensivas da Royal Navy, entre o Navigation Act e Trafalgar os fluxos de recursos, informações e conhecimento náutico entre os dois setores operaram simbioticamente, essa conexão deve constar no cerne de qualquer análise sobre o sucesso naval britânico de Cromwell a Nelson, bem como deve ser um componente significativo de qualquer explicação para a industrialização precoce do Reino Unido.

Os autores ainda apontam que análises econômicas da ascensão da Royal Navy indicam que os altos investimentos consistentes e complementares dos setores público e privado nos navios, capital de infraestrutura e mão-de-obra necessários para manter as marinhas de guerra e mercante em forma geraram vários tipos de interconexões positivas, como efeitos de aglomeração, externalidades em rede e tecnologias de uso geral (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 9).

De todo modo, o poder naval britânico podia sempre contar com uma oferta elástica de suprimentos com menor custo de capital fixo, conhecimento, tecnologias, matérias-primas, armas, mantimentos, marinheiros, fuzileiros navais e todos os outros insumos necessários para manter a frota de navios de guerra sempre engajada ou preparada para enfrentamento com inimigos no mar (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 30).

O relacionamento do Reino Unido com o mar moldou a natureza do Estado como seu povo, também moldou uma economia na qual o comércio de longa distância era barato e conveniente em comparação com o realizado por terra. A combinação de economia marítima e Estado, por sua vez, promoveu linhas de suprimento capazes de manter as forças armadas britânicas onde quer que elas estivessem localizadas, em qualquer parte do mundo (MORRISS, 2011, p. xii).

O processo de transformação estatal e econômica acelerou-se após 1780, nesse Estado, os gastos com as forças armadas aumentavam ainda mais, e as somas colocadas nas mãos de empreiteiros, armadores, importadores e industriais também aumentavam, em um relacionamento que se estreitava. O discurso contracionista de parte da classe política que alardeava a insolvência e bancarrota do Estado em função da sua dívida pública constantemente crescente perdeu força, e as percepções gerais em relação ao benefício derivado da dívida do Estado mudaram, o medo das

cobranças de juros se transformou em deleite nos rendimentos que proporcionavam (MORRISS, 2011, p. 402). Esses investimentos financeiros resultaram em grande acúmulo de capital nas mãos de uma classe, ao mesmo tempo que geravam enormes fundos de riqueza que podiam ser reaplicados em novos investimentos produtivos.

3.2 O sistema nacional de inovação tecnológica e o complexo industrial militar

O trabalho de Moreira (2013, p. 23), focado nos Estados Unidos, observa a interação entre o sistema nacional de inovação e o complexo industrial militar, dando ênfase ao papel que o Estado desempenha no direcionamento do progresso científico no campo da segurança, condição essencial para sustentar sua estratégia internacional. O autor afirma que cada Estado que chegou à condição de potência hegemônica, independente do contexto político e econômico, tinha sempre atrelado um modelo de inovação tecnológica que lhe garantiu um salto qualitativo em relação a seus adversários. Segundo Chesnais (apud MOREIRA, 2013, p.24), para se atingir a liderança tecnológica é necessário orientar boa parte do orçamento científico e militar para o campo de pesquisa e desenvolvimento, isso resulta na conquista de diferenças importantes entre os Estados e assinala a hierarquia. Moreira (2013, p.27) indica que o processo de inovação tecnológica (baseado na pesquisa científica e desenvolvimento industrial) pode garantir a manutenção da liderança e reconstruir a condição hegemônica, uma vez que a consolidação de um novo padrão técnico-científico sustenta a capacidade material a partir da acumulação de capital provinda dessa nova fronteira industrial.

A tecnologia e a ciência, no caso do Império britânico do século XVIII, ainda eram áreas recém-nascidas em processo de definição e luta para se institucionalizarem e obterem sustentabilidade, na perspectiva do seu papel dentro do Estado e da sociedade. Entretanto, não se pode desprezar que a mentalidade moderna se caracterizava pela avidez pelo descobrimento e pelos avanços nos saberes e fazeres humanos, na medida em que o pensamento obscurantista e a influência religiosa da Idade Média foi ficando para trás. E os britânicos sabiam também tirar proveito econômico e militar dos progressos, pois aprenderam na prática que havia uma possibilidade que se retroalimentava no acúmulo de capital gerado a cada nova fronteira expandida.

A tecnologia confere vantagens militares decisivas aos países que a possuem, e dada a contínua possibilidade de guerra no sistema internacional dos Estados, nenhum Estado que preza sua independência pode ignorar a necessidade de modernização defensiva (MOREIRA, 2013, p.30)

Moreira (2013, p.27) percebeu que a guerra contínua ocupou um papel estratégico na configuração da política industrial e no desenvolvimento científico e tecnológico, pois em momentos de crise, estagnação ou recessão, criava-se uma demanda industrial que dinamizava a economia doméstica e fomentava outros setores produtivos, além do complexo industrial militar, que acabava sendo o principal responsável pelo aquecimento da economia em períodos de dificuldades internas. “Portanto, os processos de inovação tecnológica, e consequentemente de acumulação de capital responsáveis pela dinâmica da economia internacional dentro do sistema-mundo, dependem da atuação do Estado como força indutora.” (MOREIRA, 2013, p.29)

A força relativa das potências mundiais não é constante, principalmente por causa da taxa de crescimento desigual entre elas e das inovações tecnológicas e organizacionais que dão vantagens de uma sociedade sobre a outra, essa posição relativa dos Estados é afetada pela mudança econômica e tecnológica, e pela interação constante entre a estratégia e a economia. (KENNEDY, 1989 apud MOREIRA, 2013, p.31) Portanto, podemos concluir que os Estados são capazes de adotar políticas que alterem seu curso na história e sua posição hierárquica, o *status quo* não é resultado do acaso tampouco de qualquer tipo de “equilíbrio natural”.

A força motriz desse processo se dá com o papel do Estado como indutor de fortes incentivos à inovação tecnológica, à disseminação de novas técnicas de automação e de produção, à qualificação e ao desenvolvimento de recursos humanos [...] e à capacidade de aprendizado em muitos setores caracterizados pelas chamadas economias dinâmicas de escala (COUTINHO, 2013 apud MOREIRA, 2013, p.31).

E

Assim, visando corrigir as assimetrias de acesso ao progresso técnico, fator responsável pela diferenciação econômica, social e política entre os países e seu modo de inserção na geopolítica internacional, é conferida importância à implementação de políticas públicas e privadas, dentro de uma perspectiva sistêmica e de longo prazo. A essa iniciativa se convencionou chamar sistema nacional de inovação. (LASTRES; CASSIOLATO; ARROIO 2005 apud MOREIRA, 2013, p.31)

De acordo com as ideias de Costa Lima (apud MOREIRA, 2013, p.31), é evidente que a pesquisa é um fator de competitividade e que alavanca o desenvolvimento, é necessário financiar atividades de instituições como universidades, centros de pesquisa, laboratórios, estabelecer agências de fomento

capazes de apoiar a produção e a difusão do saber, para que assim, um Estado acumule um estoque de conhecimento científico. Assim, “os sistemas de inovação não devem ser considerados apenas no sentido estreito de instituições de pesquisa e desenvolvimento, mas no contexto de sistemas nacionais inseridos em sistemas sociais e econômicos mais amplos” (FREEMAN apud MOREIRA, 2013, p.31).

A geração, assimilação e difusão da inovação tem caráter localizado e nacional, o sistema nacional de inovação representa os esforços nacionais de investimento nas atividades de produção dos conhecimentos necessários e complementares capazes de melhorar a competitividade. É o que se chamou de ‘tecno-nacionalismo’ (NELSON apud MOREIRA, 2013, p.31). Além disso, a inovação não é um processo aleatório, pelo contrário, as ações para promover o progresso tecnológico são cuidadosamente orientados pelo que os inovadores consideram viável e potencialmente lucrativo (NELSON apud MOREIRA, 2013, p.32).

De acordo com Moreira (2013, p.33), em diversos Estados as preocupações com segurança nacional foram um fator importante na formação de sistemas de inovações. No keynesianismo bélico ou keynesianismo militar, é marcante a atuação estatal articulando instituições públicas e privadas, influenciando o processo de seleção, difusão e indução das tecnologias, mantendo a orientação de assegurar a superioridade estratégica sobre os adversários. Com isso, o Estado não se limita apenas a provisionar recursos ao processo de pesquisa e desenvolvimento, e às compras de governo e contratos públicos com fabricantes de armas, ela acaba sendo o centro do processo decisório que orienta e determina o setor.

Nos Estados Unidos esse empreendimento militar orientador recebeu a definição de complexo industrial-militar-acadêmico, se tornando responsável pelo estímulo tanto da demanda quanto da oferta ao processo de inovações, e a rede de instituições de pesquisa e desenvolvimento promoveu a aceleração do progresso tecnológico no país (MEDEIROS apud MOREIRA, 2013, p.33).

Em geral, a literatura crítica refere-se ao complexo-industrial-militar-acadêmico como um conjunto de lobbistas dos setores militaristas e armamentistas da sociedade [...]. Todavia, trata-se de uma visão reducionista. O complexo-industrial-militar-acadêmico possui uma abrangência mais ampla [...]. Trata-se de um componente de forte parceria entre o conhecimento tecnológico oriundo da academia, a base material oferecida pela iniciativa privada e o estímulo e a orientação política provindos do Estado. Esse relacionamento político entre academia, indústria e governo [...] permite o incentivo de pesquisas no setor privado, fornecendo forte estímulo a diversos setores da economia nacional. [...] Além de elemento propulsor [...], os desdobramentos [...] afetam as mais variadas esferas da vida civil, possibilitando novas descobertas científicas e

saltos tecnológicos que dinamizam a sociedade como um todo (MOREIRA, 2013, p.35).

Na atualidade o complexo industrial militar acadêmico se caracteriza pelo desenvolvimento de tecnologias duais num processo de *spinoff*, dispositivos ou inovações militares que são incorporados a sistemas de uso civil cotidiano e potencializam o desenvolvimento industrial e comercial. E a capacidade efetiva desse complexo é uma das variáveis de poder mais relevantes, pois ela possibilita expansões diretas e indiretas, ao mesmo tempo que amplia a capacidade de defesa contra Estados inimigos ao vincular o projeto político militar e o acúmulo tecnológico. São os investimentos nos processos de inovação em defesa que sustentam a hegemonia dos Estados Unidos e impulsionam sua liderança (MOREIRA, 2013, p.35-6). Apesar da liderança norte-americana se basear num longo predomínio nas indústrias de produção em massa, as novas indústrias de alta tecnologia despontam e refletem os maciços investimentos privados e públicos em pesquisa e desenvolvimento e no ensino científico e técnico (NELSON apud MOREIRA, 2013, p.33).

Apesar de esta pesquisa não investigar aonde estava o equivalente ao sistema nacional de inovação no Reino Unido do século XVIII, a observação do caso recente dos Estados Unidos contribui para compreensão dos mesmos processos de como o Estado britânico foi o orientador do progresso técnico, apenas diferindo em tempo e escala, pois as “leis imutáveis” da transformação estrutural da economia permanecem aplicáveis. Sendo assim, conforme escreveu Schumpeter (apud MOREIRA, 2013, p.32), o progresso técnico e a inovação tecnológica são os motores do desenvolvimento econômico desde a primeira Revolução Industrial.

3.3 O complexo industrial naval britânico e a Revolução Industrial – evidências de uma relação causal

Como foi possível perceber na nossa abordagem, consideramos que o Estado foi o ator essencial para iniciar, alavancar e dar sustentabilidade à formação do complexo industrial naval britânico. No mesmo sentido, consideramos que o papel do Estado na Revolução Industrial, ainda que diferente, também foi essencial. Contudo, não nos interessa analisar essa relação. Aqui, nosso objetivo é evidenciar como o processo acelerado de transformação produtiva, crescimento e avanço tecnológico,

convencionalmente denominado como Revolução Industrial esteve vinculado ao funcionamento do complexo industrial naval, que já estava bem estruturado antes.

sem o apoio do capital o poder se fragmentaria com mais facilidade, e sem o apoio do poder e das armas o capital teria mais dificuldade de estabelecer situações monopólicas. A condição do jogo das guerras com o jogo das trocas que criou as condições originárias da economia capitalista (FIORI apud MOREIRA, 2013, p.29)

O mercado, entendido como criação monopolística do Estado, dependia fundamentalmente de expansão territorial constante. Novas fontes de recursos e novos mercados consumidores nunca vieram de graça e livres de barreiras, foram resultados de ações agressivas e estruturas de dominação com alto grau de violência institucionalizada. Isso, foi o que possibilitou a “abertura de mercados”, desse modo

Na história do Sistema Interestatal, a navegação marítima – por possibilitar o acesso a fontes de matérias primas, o escoamento da produção manufatureira, o controle de posições estratégicas importantes para garantir a segurança da marinha mercante e impedir ações expansivas de outras potências – sempre foi uma atividade de valor altamente estratégico para os Estados. Sem o domínio dos oceanos a internacionalização do sistema europeu não teria sido possível, não só porque conectou regiões distantes e ampliou as redes de comércio, mas, principalmente, porque a conquista de territórios além-mar alargou a capacidade de acumulação de capital – e, por conseguinte, do poder político, econômico e militar – das potências europeias. (BROZOSKI, 2018, p. 79)

Não por acaso, o processo revolucionário da indústria ocorreu justamente no Império que acumulava a maior extensão territorial já vista na história mundial, que chegou a totalizar no seu auge (em 1920), 35,5 milhões de quilômetros quadrados, o que representa 26% da área terrestre do planeta.

Como um Estado insular, o Reino Unido precisava do transporte marítimo para a importação de provisões navais, alimentos e matérias primas para a indústria, para o comércio e para o transporte de suas forças armadas com os suprimentos necessários. Cerca de um décimo do transporte marítimo britânico estava sob contrato do Estado até o final do século XVIII. A demanda estatal ajudou o crescimento do transporte marítimo que, por sua vez, contribuiu para a expansão econômica, pois assim os gerentes de navios eram capazes de baratear os custos de transporte para seus clientes, facilitando a acumulação de capital e investimento em outras partes da economia. (MORRISS, 2011, p.4, tradução nossa)

A defesa efetiva da nação, as vitórias no mar e uma sucessão de tratados de paz favoráveis forneceram as condições geopolíticas e institucionais essenciais para a expansão contínua das exportações, importações e reexportações do país, promovendo um processo cumulativo de expansão para as indústrias de navegação e construção naval britânicas (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 23).

O capital acumulado, investido no aumento da produção, auxiliado por uma perspectiva comercial otimista por conta dos territórios econômicos sempre em expansão, e o desenvolvimento de novas técnicas, ferramentas, máquinas e fontes de energia que aumentaram a produtividade e a eficiência geraram uma rápida transição para novos processos mais modernos de manufatura. Kennedy (1976, p. 72) considera que ainda não está claro para os historiadores o quanto esse desenvolvimento do comércio e da indústria foi acelerado ou retardado por frequentes guerras nas quais o Reino Unido se envolveu nos séculos XVII e XVIII. Fato é que, de acordo com Morriss (2011, p. xi), o Reino Unido emergiu das guerras entre 1755 e 1815 como maior império do mundo, com a reputação de uma grande potência militar, e com o comércio e a indústria que culminaram na primeira Revolução Industrial.

No período de 1780 a 1800 as exportações quase quadruplicaram (de £12,5 milhões para £40,8 milhões), e as importações quase triplicaram (de £10,7 milhões para £28,3 milhões) (KENNEDY, 1976, p. 118).

O'Brien e Duran (2010, p. 9) entendem que houve uma estratégia marítima de defesa e de desenvolvimento combinadas sustentada pelo governo britânico entre 1651-1805, que trouxe retornos crescentes e aumentaram os fluxos de benefícios do Reino. Eles acreditam que essa estratégia ajuda a explicar a transição precoce do Reino Unido primeiro para uma economia comercial e depois para uma economia industrial.

A formação de capital realizada pelo Estado, trabalhando em estreita cooperação com o setor privado, em veleiros, portos, docas, canhões, mão de obra qualificada, conhecimento de navegação e organização comercial necessária ao comércio internacional, combinou simbioticamente com a defesa nacional e a guerra mercantilista no mar. (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 9, tradução nossa)

Os empregos e serviços da Royal Navy também promoveram acumulação de capital humano, incluindo habilidades e autodisciplina, utilizados para o desenvolvimento de uma economia marítima, urbana e industrial interdependente (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 23).

No Reino Unido a demanda naval chegou a diminuir, mas nunca voltou aos níveis anteriores, mesmo em interlúdios de paz, quando quebras nas conexões e curvas de aprendizado poderiam ter reduzido a produtividade, principalmente nos momentos importantes de recuperação e reforma, que se tornaram vitais em tempos de guerra, quando as pressões para manter os navios de guerra constantemente no mar se intensificaram (O'BRIEN; DURAN, 2010, p. 30). Essa demanda constante teve

um papel significativo no ganho de escala de setores de base, como o carvão, metalurgia e transportes, e na alavancagem de uma série de indústrias nascentes.

“A defesa consumiu bem mais da metade dos gastos do governo, o advento da guerra claramente teve um efeito imenso e pode-se dizer que acelerou o processo de industrialização” (KENNEDY, 1976, p. 72, tradução nossa) Contudo é importante estabelecer diferenças nos efeitos da guerra na economia. As guerras totais do século XX afetavam não só o comércio, mas destruíam a indústria e as mortes em massa de militares e civis deprimiam a produtividade. Já as guerras inglesas e britânicas do século XVII e XVIII eram majoritariamente marítimas, pontuais e limitadas no seu impacto destrutivo, na pior das hipóteses afetava o comércio por conta da guerra de curso (KENNEDY, 1976, p. 73).

Segundo Kennedy (1976), o primeiro estágio da Revolução Industrial (após 1783) foi um processo de mudança estrutural rápida e cumulativa que fez o Reino Unido abrir distância em relação aos adversários, sendo a única potência global real por um longo período, e um conjunto único de fatores motivou a decolagem industrial, dos quais se destacam: (1) um sistema político e social estável e bem organizado, que apesar de permanecer dominado pela elite aristocrática, era flexível, e bastante tolerante ao empreendedorismo econômico que impulsionava tanto os lucros como o poder nacional; os avanços significativos nas técnicas agrícolas, juntamente com um movimento de *enclosure*, que aumentou a produção, acelerou acumulação de capital proporcionando um fator de pressão sobre a terra, que foi complementado pela demanda por empregos na indústria; (2) as comunicações internas, as quais tem sido com frequência a principal causa do atraso econômico em outros países, eram razoavelmente boas e, com o crescimento dos sistemas de canais e rodovias, melhoravam constantemente; (3) o carvão, o minério de ferro e outras matérias primas estavam facilmente disponíveis para exploração; (4) as finanças, construídas por décadas de atividades comerciais lucrativas (Londres estava superando Amsterdam como o centro mundial bancário e de seguros nesse período), estavam disponíveis para novos desenvolvimentos industriais; (5) a população, crescendo entre 4 e 7% por década entre 1741-81, e a 10% nos 130 anos seguintes estimulou a expansão da demanda por comida, cerveja, roupas, carvão e produtos industrializados; (6) uma surpreendente concatenação de avanços tecnológicos; (7) a existência de um grande número de engenheiros e artesãos capazes de produzir e manejar as novas

máquinas, levando a aumentos da produtividade muito além das capacidades musculares humanas, do vento e da água.

Por fim, voltando ao presente, o trabalho de Brozoski (2018, p. 131) compreende as políticas marítimas como componentes capitais da política industrial, essa é a forte marca de países europeus como Alemanha, Noruega, França e Reino Unido, que encaram o setor marítimo como uma das mais estratégicas áreas de produção no futuro, e manter-se competitivo em um promissor campo nas próximas décadas requer, acima de tudo, na perspectiva destes governos, pesados estímulos em desenvolvimento tecnológico e inovação. Sob esta ótica, nas publicações oficiais analisadas pela autora encontram-se recomendações expressas para que o Estado implemente medidas que subsidiem atividades de P&D – os tipos mais comuns de patrocínio sugeridos são incentivos fiscais e destinação de recursos de fundos públicos. Em artigo sobre a desaceleração da economia brasileira no período 2011-2014, Serrano e Summa (apud BROZOSKI, 2018, p. 131) sublinham como experiências bem-sucedidas de política industrial no Brasil justamente aquelas que lançaram mão da conjugação de investimento público com políticas de atualização tecnológica em setores estratégicos.

CONCLUSÃO

A Royal Navy foi a principal instituição responsável não apenas pela transformação da estrutura econômica do Reino Unido, mas por alterar a trajetória de um país colocando-o no rol dos maiores impérios história. Até a primeira metade do século XVII pode-se dizer que a Inglaterra era uma potência europeia secundária, sua economia marítima e setor financeiro não eram páreo para os Países Baixos; seu exército era insignificante comparado ao da França; seus territórios e mercados coloniais ultramarinos não eram nada perto dos Impérios espanhol e português; e sua metalurgia e produção de canhões não eram tão sofisticadas como as dos germânicos e suecos. Mas apesar de tudo, tendo a vantagem geográfica de estar separada do continente por uma “muralha de água salgada”, a Inglaterra conseguiu reverter sua condição coadjuvante e se colocar como a potência econômica e militar dominante na Europa em um curto período.

Entre 1652 e 1714 a Inglaterra, e depois, Reino Unido, participou de nove guerras europeias obtendo resultados favoráveis na maior parte delas, e acumulando vastas e crescentes conquistas territoriais. Nesse período o país aplicou uma política protecionista agressiva para fomentar o setor naval, criou instituições financeiras que melhoraram sua capacidade fiscal e ampliaram o gasto militar, estabeleceu uma monarquia constitucional que limitou o poder dos monarcas e integrou a elite comercial ao processo decisório, e investiu pesadamente na modernização e fortalecimento de sua marinha, que passou de uma reunião de navios piratas terceirizados para uma frota própria regular, profissional e disciplinada.

A alocação de uma quantidade tão grande de recursos públicos na construção e manutenção de uma frota naval de guerra e uma infraestrutura necessária de docas, portos, estaleiros e armazéns para atendê-la só pôde ser sustentada por um consenso nacional e um arranjo institucional que proporcionava ganhos mútuos. Com a criação do Bank of England e o sistema moderno de dívida pública a elite comercial e financeira disponibilizava seus fundos para o Estado em troca de rendimentos dos juros, o Estado investia a maior parte arrecadada em defesa, na Royal Navy e no exército, que asseguravam contra invasões de países inimigos, protegiam a marinha mercante de corsários e piratas, e nas guerras ainda conquistavam novos territórios com potencial econômico a ser explorado por aquela elite comercial. Que por sua vez, pagava tributos ao Estado. Assim, o Estado fiscal-militar britânico foi constituído nesse

ciclo de formação que interligava guerra, dívida pública, uma burocracia tributária e uma elite comercial monopolista.

Para esse mecanismo cíclico funcionar sem percalços, a Royal Navy deveria se consolidar como a maior e melhor marinha do mundo, imbatível nas batalhas navais, capaz de aplicar longos bloqueios aos portos e rotas comerciais de países inimigos, capaz de desembarcar tropas com segurança e rapidez em qualquer lugar do mundo, e cujos marinheiros tinham o melhor preparo e condições de vida. Por isso, ela precisava dominar as ciências, tecnologias e táticas navais mais avançadas da época. Somente o progresso técnico demandado e orientado pelo Estado britânico era capaz de manter a Royal Navy na dianteira tecnológica, e através dos contratos governamentais o setor privado fornecia um variado leque de produtos e serviços, com isso a indústria ganhava escala comercial para se estabelecer no mercado interno e adquiria competitividade para disputar no mercado externo.

A pesquisa constatou que houve uma configuração similar à de um sistema nacional de ciência, tecnologia e inovação para atender as demandas estatais para a Royal Navy, que acabaram desenvolvendo setores estratégicos da economia com aplicação dual. O progresso técnico e um processo virtuoso de crédito barato e acumulação de capital, favoreceram o processo de industrialização acelerada que se estabeleceu sobre as bases de uma indústria e uma infraestrutura nacional voltadas para o setor naval, que mesmo antes da Revolução Industrial já demandava grandes quantidades de mão de obra, carvão e ferro para os trabalhos siderúrgicos no fabrico de canhões, balas, armas, pregos e ferramentas para os navios, grandes quantidades de alimentos processados, trabalhos da carpintaria, tecidos para as provisões de roupas, velas e cabos, e da indústria química da pólvora, por exemplo.

Os governos ingleses e britânicos demonstraram, em um primeiro momento, uma sólida estratégia defensiva para atingir o poder naval e, em um segundo momento, uma continuidade expansiva e ofensiva dessa estratégia para atingir o comando dos oceanos. A realização dessa estratégia requereu a formação de um complexo industrial naval, cujos investimentos públicos e privados necessários impactaram fortemente na expansão da demanda agregada e no crescimento. Assim, a estratégia inicial de defesa acabou se convertendo também em uma estratégia de desenvolvimento orientada pelo Estado, onde a Royal Navy teve um papel central.

REFERÊNCIAS

- ARTHOU, A. P. L. **A construção naval no Brasil, passado e possibilidades futuras**. Rio de Janeiro: Revista Marítima Brasileira, v. 127, n.1/3, p. 121-132, jan/mar. 2007.
- BARROS, J. D. **O projeto de pesquisa em história: da escolha do tema ao quadro teórico**. Petrópolis: Vozes, 2015.
- BREWER, J. **The Sinews of Power: War, Money and the English State 1688–1783**. Londres: Routledge, 1989. 311 p.
- BROZOSKI, F. P. C. **A Geopolítica Contemporânea dos Oceanos: a territorialização do espaço marítimo no século XXI**. Tese (doutorado em Economia Política Internacional), Programa de Pós-graduação em Economia Política Internacional, Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.
- CARRERAS, J. A. **Breve historia de Jamaica**. Havana: Historia Editorial de Ciencias Sociales, 1984, 172 p.
- CIPOLLA, C. M. **Canhões e Velas na Primeira Fase da Expansão Europeia (1400-1700)**. Gradiva, Lisboa, 1965, 184 pp.
- DICKSON, P. G. M. **The Financial Revolution in England: A Study in the Development of Public Credit, 1688-1756**. Londres: Routledge, 1967, 648 p.
- DOMINGUES, F. C. **O poder naval português: um conceito em discussão**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, Instituto de História e Teoria das Ideias, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Revista de História das Ideias – A Guerra, v. 30, 2019.
- ELIAS, N. **O Processo Civilizador: Formação do Estado e Civilização**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1939. v. II. 308 p.
- ENNIS, D. J. **Enter the Press-gang: Naval Impressment in Eighteenth-century British Literature**. Delaware: University of Delaware Press, 2002. 219 p.
- FIORI, J. L. **História, Estratégia e Desenvolvimento: para uma geopolítica do capitalismo**. Petrópolis: Boitempo, 2014. 280 p.
- GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed., São Paulo: Atlas, 2002.
- KENNEDY, P. **The Rise And Fall of British Naval Mastery**. Londres: Penguin History, 1976. 405 p.

LACEY, J. **Gold, Blood, and Power: Finance and War through the Ages**. Carlisle: U.S. Army War College Press - Strategic Studies Institute, 2015. 120 p.

LAVERY, B. **Empire of The Seas: how the navy forged the modern world**. Londres: Conway, 2012. 336 p.

LISBOA, R. A. P. **Royal Navy: evolução e superioridade do poder naval britânico na era dos navios a vela**. Rio de Janeiro: Navigator, v. 8, p. 92-104, 2012.

MAHAN, A. T. **The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783**. Nova York: Dover Publication, 1890. 330 p.

MARTIN, F. **Money: the unauthorized biography**. Londres: Vintage, 2014. 336 p.

MOREIRA JR, H. **Inovação, Militarismo e Hegemonia: o complexo industrial militar na estratégia dos Estados Unidos para a manutenção da liderança internacional**, Rio de Janeiro: Oikos, v. 01, p. 21-38, 2014.

MORRISS, R. **The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755–1815**. Cambridge: Cambridge University Press, 2011. 458 p.

NUNES, R. C. **Os Arranjos Institucionais do Complexo Militar-Industrial Naval na China e na Coreia do Sul: Tendências e indicadores para a Base Industrial de Defesa do Brasil e da UNASUL**. Porto Alegre: I Seminário Internacional de Ciência Política Universidade Federal do Rio Grande do Sul, setembro 2015.

O'BRIEN, P. K.; DURAN, X. **Total factor productivity for the Royal Navy from Victory at Texal (1653) to Triumph at Trafalgar (1805)**. Londres: London School of Economics, Dept. of Economic History, Working Papers No. 134/10, fevereiro 2010.

PALMER, M. A. **Command at sea, naval command and control since the sixteenth century**. Cambridge: Harvard University Press, 2005. 390 p.

PINTO, V. B. N. **O Ouro Brasileiro e O Comercio Anglo-Português: Uma Contribuição Aos Estudos da Economia Atlântica do Sec. XVIII**. São Paulo: Cia. Editora Nacional/MEC, 1979. 371 p.

PIRATES, Privateers, Corsairs, Buccaneers: What's the Difference?

ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2020. Disponível em:

<<https://www.britannica.com/story/pirates-privateers-corsairs-buccaneers-whats-the-difference>>. Acesso em: 02/02/2020.

SANTOS, T. **Economia Política Internacional do Mar**. Rio de Janeiro: Oikos, v. 18, p. 28-39, 2019.

_____. **Economia Política (Internacional) do Mar: sea power e o desenvolvimento das nações.** In: III Encontro Nacional de Economia Política Internacional (III ENEPI), 2019, Rio de Janeiro. Anais do III Encontro de Economia Política Internacional do Programa de Pós Graduação em Economia Política Internacional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2019. v. 1. p. 935-954.

SERRANO, F. **Do ouro imóvel ao dólar flexível.** Economia e Sociedade, Campinas: Unicamp, v. 2002, p. 1-30, julho-dezembro 2002.

_____. **Relações de poder e a política macroeconômica americana, de Bretton Woods ao padrão dólar flexível.** In: José Luis Fiori. (Org.). O Poder Americano. Petrópolis: Vozes, 2005.

SERRANO, F.; PIMENTEL, K. **Será que “Acabou o Dinheiro”? Financiamento do gasto público e taxas de juros num país de moeda soberana.** Rio de Janeiro: EXCEDENTE Grupo de Economia Política, IE-UFRJ, 2016.

SERRANO, F.; SUMMA, R. **Aggregate demand and the slowdown of Brazilian economic growth in 2011-2014.** Nova Economia (UFMG. Impresso), v. 25, p. 803, 2015.

TAVARES, M. C. e FIORI, J. L. (Org.), **Poder e dinheiro: uma economia política da globalização.** Petrópolis: Editora Vozes, 4 ed., 1997.

TILLY, C. **Coerção, Capital e Estados Europeus 990-1992.** São Paulo: EDUSP, 1990. 360 p.

TORRES FILHO, E. T. **Guerra, Moeda e Finanças.** In: José Luís Fiori. (Org.). Sobre a Guerra. 1ed. Petrópolis: Vozes, 2018, p.150-.

_____. **Poder Monetário Estrutural: do padrão ouro ao dólar flexível.** Campinas: Economia & Sociedade, Unicamp, IE, v. 28, n. 3 (67), p. 621-639, setembro-dezembro 2019.

VRIES, J.; WOUDE, A. **The First Modern Economy: Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500–1815.** Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

Vídeo-documentários:

CROSSLEY-HOLLAND, D. **Empire of The Seas: how the navy forged the modern world - The Golden Ocean (ep. 2),** BBC, 2009. Disponível em: <<https://www.bbc.co.uk/programmes/b00qgvqw>>, Acesso em: 02/02/2020.

MARKHAM, J. e MARKHAM, M. **History of the Royal Navy: Wooden Walls (1600-1805)**. History Channel. Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=Ze8Y1gokHyA&t=7s>>, Acesso em: 02/02/2020.