

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

DOMINIQUE MARQUES DE SOUZA

**AS RELAÇÕES ENTRE A NASCENTE ALEMANHA IMPERIAL E O DECADENTE
IMPÉRIO OTOMANO:
A FERROVIA BERLIM-BAGDÁ E OS INTERESSES COMERCIAIS E
GEOPOLÍTICOS QUE DEFLAGRAM A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL
(1850-1914)**

Rio de Janeiro

2019

DOMINIQUE MARQUES DE SOUZA

AS RELAÇÕES ENTRE A NASCENTE ALEMANHA IMPERIAL E O DECADENTE
IMPÉRIO OTOMANO:
A FERROVIA BERLIM-BAGDÁ E OS INTERESSES COMERCIAIS E GEOPOLÍTICOS
QUE DEFLAGRAM A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL (1850-1914)

Dissertação de mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Economia Política Internacional.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Alberto Crespo

Rio de Janeiro

2019

FICHA CATALOGRÁFICA

S719 Souza, Dominique Marques de

As relações entre a nascente Alemanha Imperial e o decadente Império Otomano: a ferrovia Berlim-Bagdá e os interesses comerciais e geopolíticos que deflagraram a Primeira Guerra Mundial (1850-1914) / Dominique Marques de Souza. – 2019.

167 p. ; 31 cm.

Orientador: Eduardo Alberto Crespo

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia, Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, 2019.

Bibliografia: f. 163 - 167.

Ficha catalográfica elaborada pelo bibliotecário: Lucas Augusto Alves Figueiredo CRB 7 – 6851
Biblioteca Eugênio Gudín/CCJE/UFRJ

DOMINIQUE MARQUES DE SOUZA

AS RELAÇÕES ENTRE A NASCENTE ALEMANHA IMPERIAL E O DECADENTE IMPÉRIO OTOMANO: A FERROVIA BERLIM-BAGDÁ E OS INTERESSES COMERCIAIS E GEOPOLÍTICOS QUE DEFLAGRARAM A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL (1850-1914)

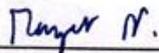
Trabalho de dissertação de mestrado submetido ao Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Economia Política Internacional.

Aprovada em: 25 de janeiro de 2019.

BANCA EXAMINADORA:



Prof. Dr. Eduardo Alberto Crespo - Orientador
UFRJ



Prof. Dr. Numa Mazat
UFRJ



Prof. Dr. Pedro Rocha Fleury Curado
UFRJ

Para Natajsha

“Poor old Germany. Too big for Europe, too small for the world”

Henry Kissinger, Diplomacy

“Que os americanos fiquem com as planícies; os russos, com a Sibéria; os franceses, belgas e ingleses, com os diversos territórios africanos infestados de malária. A Alemanha construiria seu próprio império econômico no berço da civilização ocidental. [...] Willherm tinha um trunfo na manga: o Islã”.

McMeekin, O expresso Berlim-Bagdá

“Devo admitir que, quando comecei a pesquisar o material para escrever o livro, o Império Otomano parecia tão irrelevante para o que acontecia em torno de nós quanto as Guerras das Rosas. [...] A dinastia pode ter sumido, mas muitos problemas que afligiram os últimos sultões estão mais uma vez nos noticiários. Nomes de lugares semiesquecidos estão de volta às manchetes: cidades como Basra, Mosul, Damasco e Diyarbakir; postos avançados distantes na Bósnia-Herzegovina ou na Albânia, a oeste e, a leste, ao longo da costa do Golfo ou das montanhas do Cáucaso. Mais uma vez ouvimos falar na luta dos curdos pela sobrevivência e das aspirações de independência dos armênios. Somos lembrados da subjacente característica muçulmana de Sarajevo, nome que, por três quartos de século, esteve mais ligado aos Habsburgos do que aos otomanos. Lemos sobre nacionalidades rivais que surgem na Macedônia e sobre o choque entre minorias linguísticas na Bulgária. E, pouco a pouco, vamos tomando consciência das dezenove línguas turcas que, sobrevivendo à União Soviética, ameaçam permitir que um fantasma otomano – ou, pelo menos, a sombra de enver Pasha – perturbe os primeiros anos de vida das novas repúblicas da Ásia central. Com uma queda tão rápida do Império Soviético que nem deu tempo a um declínio, o destino do ex-rival otomano da Rússia no Mar Negro tornou-se estranhamente atual.”

Adam Palmer, Declínio e Queda do Império Otomano

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar minha gratidão a todos os professores do Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional por toda a atenção e disponibilidade em ajudar-nos sempre que tivemos dúvidas e receios com relação ao nosso futuro nesta área, tão difícil de seguirmos aqui no Brasil.

Em especial, agradeço ao meu Orientador, o Prof. Dr. Eduardo Alberto Crespo, que me estimulou e ajudou desde o primeiro momento em que pensei em fazer mestrado. Agradeço também pela amizade criada, facilitando a relação de orientação, tão temida por muitos colegas. Agradeço pela leveza nas discussões e pela disponibilidade em sempre ajudar a contribuir no crescimento intelectual, seja em uma conversa informal até os sérios encontros para discutir os temas da pesquisa. De fato, o Prof. Crespo, não está apenas cumprindo suas obrigações profissionais, mas sim, vivendo com total dedicação ao que faz e isso só acontece quando fazemos o que amamos. E sempre sigo seu conselho: “Se estiver fazendo o que realmente gosta, não tem como dar errado.”

Agradeço especialmente ao Prof. Dr. Maurício Médici Metri, o qual tive a oportunidade de ser aluna desde a graduação, pelos pequenos gestos de apoio, como quando recebi a ligação em sua aula, notificada de que havia sido selecionada para ser monitora de História em um curso pré-vestibular onde o Professor imediatamente me parabenizou e me liberou mais cedo da aula para que eu pudesse retornar à Petrópolis para pegar meus documentos. Ou quando pensei em fazer mestrado e o Professor me permitiu assistir como ouvinte sua disciplina de Economia Política Internacional I, sem a qual eu não teria conseguido uma boa classificação, que fez de mim bolsista pela primeira vez, no momento de aprovação. O apoio seguiu no mestrado onde o Professor sempre foi paciente com seus alunos, mesmo nos momentos de erro, oferecendo uma segunda chance, ou até em meu último artigo feito neste mestrado, cujo tema se enquadra nesta pesquisa de dissertação, onde recebi congratulações que serviram, mais uma vez, de estímulo para prosseguir nesta jornada acadêmica. Em um ambiente de extrema cobrança como este, pequenos gestos fazem muita diferença. Qualquer incentivo quando nos dedicamos tanto, nos servem de combustível para nos empenharmos ainda mais.

Agradeço ao Prof. Dr. Daniel Barreiros por nos estimular a pensar e questionar a forma como vínhamos enxergando tudo o que vínhamos estudando até então e pelas agradáveis aulas e dedicação para debates após as aulas.

Agradeço ao Prof. Dr. Darc Costa por tornar nossas sextas-feiras uma verdadeira aula sobre o que é o Brasil além da política. Somos uma verdadeira potência que, com medidas certas, teremos nosso lugar ao sol. Somos um país multi-cultural, multi-religioso, com acesso ao mar, terra, com recursos naturais, com uma população tolerante e disposta a soluções diplomáticas. Somos ricos, riquíssimos. Só nos falta reconhecer isto.

Agradeço ao Prof. Dr. Numa Mazat, inclusive pela atenção e contribuição em minha banca de qualificação, assim como ao Prof. Dr. Pedro Rocha, pela contribuição intelectual e disponibilidade em discutir meu tema de pesquisa, assim como pela presença em minha banca de qualificação. Agradeço a ambos também pela presença em minha banca de Defesa.

Agradeço aos meus pais, Lucia Helena e Luiz Antonio, por todo o apoio e suporte em todos os momentos em que tive que morar fora de minha Cidade Natal afim de concluir minha formação. Não foram momentos fáceis e, apesar de sua deslumbrante beleza natural, o Rio de Janeiro é uma das cidades mais complicadas e caras para se viver no Brasil. Agradeço à minha mãe por tantas vezes organizar minha vida pessoal quando nem tempo para comer eu tinha. Agradeço pela paciência em tantos momentos de fraqueza.

Agradeço à minha família, em especial à minha tia, Katia, por reconhecer meu esforço em uma área tão diferente, sendo eu a primeira Cientista Social, da área de Humanas, de nossa família em todas as suas gerações até hoje. Viemos de uma família muito pobre onde a Medicina fez muita diferença em nossas qualidades de vida. Foi muito difícil não seguir este caminho já pré-destinado ao sucesso profissional e optar por uma carreira tão árdua como a de Professora.

Agradeço à Capes. Muitos foram os momentos de pressão e dúvidas sobre minha própria capacidade, ao chegar próxima dos 30 anos e ainda estar completando minha formação. Sem dúvidas, o financiamento da Capes fez parte da minha justificativa em seguir nesta área, sem a qual as pressões por “mercado de trabalho” teriam sido muito mais intensas. Sofremos preconceito constante da própria sociedade que não nos reconhece enquanto trabalhadores indispensáveis onde nos questionam “você só estuda, ou trabalha também?”. Gostaria de enfatizar o seguinte: estudamos e trabalhamos muito mais do que tantas profissões altamente reconhecidas por seus status gerados apenas pelas suas riquezas materiais.

Agradeço aos meus colegas Murilo Quintão, Vivian de Mattos, Vinicius Reis e, Pedro Allemand, por toda a ajuda mútua. Estudamos juntos e passamos juntos. Foi uma prova de que a união realmente faz a força. Obrigada pela amizade. Agradeço também aos colegas

Rayane Pires, Ohara Nagashima, Pedro Fonseca e Guilherme Celestino por terem se revelado excelentes companheiros, dispostos a ajudar sem esperar nada em troca, algo raro nos dias de hoje.

Agradeço à Escola de Guerra Naval e ao Prof. Leonardo Mattos, pela participação no Grupo Geocorrente, o qual me trouxe muito crescimento e amadurecimento intelectual, onde despertei interesse pela região da Turquia e pela Geopolítica. Agradeço a todo o suporte logístico da Escola com relação ao acesso à biblioteca, a salas de estudo, aos almoços, e aos passeios de grande enriquecimento como visitas a Submarinos e Navios, nos revelando conhecimentos técnicos necessários à formação acadêmica.

Agradeço especialmente ao meu colega, Daniel Kozinski, meu “segundo orientador”, por toda a ajuda não só para a aprovação neste Mestrado, como pela ajuda em todas as outras pesquisas que realizo em paralelo a esta. Sem dúvidas, se cheguei até aqui, muito se deve à esta pessoa.

Agradeço também ao Professor Henrique Paiva, por sempre me disponibilizar todos os materiais que solicitei, muitos baseados em suas aulas e seminários, tendo contribuído em muito para a minha aprovação neste programa e também, para a escrita desta dissertação. O Professor Henrique fez e faz parte de minha formação e muito do que sou hoje devo à ele.

Agradeço a Deus pela saúde e oportunidade de estar neste caminho. Acredito que nada seja em vão e, de tempos em tempos, vejo que as coisas acabam fazendo sentido e que, a cada passo que dou, mais me aproximo daquilo que eu esperava me tornar quando era criança. Uma escolha profissional, quando se trata de ser Professor, não se trata apenas de sobreviver financeiramente, mas se trata de uma responsabilidade social, sem a qual nossas vidas não teriam muito sentido. Questionar e ensinar está em nossa essência e não podemos ignorar esta vontade dentro de nós mesmos. Assim, entendo que esta escolha também seja parte de nossa caminhada e missão nesta vida.

Gostaria de reservar este último parágrafo para dedicar meus estudos a uma amiga de infância, falecida em Abu-Dabhi, nos Emirados Árabes, em agosto de 2017. Natajsha Kreischer nos deixou com seus apenas 25 anos. Sua fascinação e deslumbre pela cultura árabe lhe fizeram escolher este local para passar sua vida, infelizmente conectado à sua partida. Agradeço postumamente pelas ricas discussões e pela maturidade acerca de temas em que eu apenas estudava na teoria enquanto você os vivia na prática. Agradeço a oportunidade de termos tido estas conversas. Que esteja em paz. Dedico este estudo à ti, minha querida amiga.

SOUZA, Dominique Marques. As relações entre a nascente Alemanha Imperial e o decadente Império Otomano: A Ferrovia Berlim-Bagdá e os interesses comerciais e geopolíticos que deflagraram a Primeira Guerra Mundial (1850-1914). UFRJ, 2018.

RESUMO

A pesquisa abordará a relação entre a Europa em meio ao seu processo de industrialização e o Império Otomano, já decadente e enfraquecido de poder, ainda em fase pré-industrial, contemplando o caso do projeto de construção da Ferrovia Berlim-Bagdá e o contexto o qual este projeto foi viabilizado. Assim, o foco será sobre as políticas alemãs direcionadas ao Império, visto como uma possibilidade de expansão de seu poder relativo ao restante da Europa, espaço geográfico onde competições tornavam-se cada vez mais recorrentes devido às próprias condições inerentes ao rápido processo de grandes transformações advindas da industrialização pela qual as potências que compunham o Concerto Europeu e que, portanto, regiam o equilíbrio de poder no continente, passavam. Assim, será realizada uma reconstrução histórica do caso de industrialização da Alemanha, sem desconsiderar a conjuntura em que este processo esteve inserido, com relação aos demais países europeus, levando-se em conta portanto, as condições geopolíticas desta questão. Também será apresentada uma reconstrução histórica do Império Otomano e de sua formação política, geográfica e social, afim de evidenciar o porquê de esta região ser considerada como estratégica para os países europeus em desenvolvimento industrial e, conseqüentemente, tornar-se alvo de tentativas de expansão de poder por estas Grandes Potências.

Palavras-chave: Ferrovias, Imperialismo, Industrialização, Poder

SOUZA, Dominique Marques. The relations between the rising Imperial Germany and the decadent Ottoman Empire: The Berlin-Baghdad Railway and the commercial and geopolitical interests that sparked the First World War (1850-1914).UFRJ, 2018.

ABSTRACT

The research will address the relationship between Europe in the midst of its industrialization process and the already declining and weakened Ottoman Empire, still in its pre-industrial phase, contemplating the case of the Berlin-Baghdad Railroad construction project and the context which this project was made feasible. Thus, the focus will be on German policies aimed at the Empire, seen as a possibility of expansion of its relative power to the rest of Europe, geographical space where competitions became increasingly recurrent due to the very conditions inherent to the rapid process of major transformations coming from the industrialization by which the powers that composed the European Concert and therefore, governed the balance of power in this continent, went through. Thus, a historical reconstruction of the case of industrialization of Germany will be carried out, without disregarding the conjuncture in which this process was inserted, in relation to the other European countries, taking into account therefore, the geopolitical conditions of this question. It will also present a historical reconstruction of the Ottoman Empire and its political, geographic and social formation, in order to show why this region was considered as strategic for the European countries in industrial development and, consequently, becoming the target of attempts of expansion of power by these Great Powers.

Key words: Rayroads, Imperialism, Industrialization, Power

LISTA DE IMAGENS

Mapa 1 – O Reino da Prússia dentro da Confederação Germânica.....	26
Mapa 2 – A Unificação Alemã – 1871	28
Mapa 3 – A malha ferroviária na Confederação Alemã.....	29
Mapa 4 – O Plano Ferroviário alemão – 1833.....	35
Mapa 5 – As Ferrovias alemãs entre 1835 à 1865.....	36
Gráfico 1 – Relative Share of World Manufacturing Output (1750-1900).....	49
Mapa 6 – Fronteira do Império Otomano ao longo dos séculos.....	51
Imagem 1 – A moeda de Maomé.....	53
Mapa 7 – Sobreposição do território atual e o antigo Império Otomano	55
Mapa 8 – Território Otomano e o <i>Heartland</i>	89
Mapa 9 – Espaço Geográfico do <i>Heartland</i>	90
Mapa 10 – A Rota pelo Canal de Suez.....	111
Mapa 11 – A Rota pela Ferrovia Berlim-Bagdá.....	111
Mapa 12 – A Ferrovia de Smyrna–Kasaba.....	116
Mapa 13 – Ferrovia Mersin–Adana.....	116
Imagem 2 – Estação Haydarpasha atualmente	125
Mapa 14 – Trechos de ferrovias e suas concessões para outros países, tais como: <i>Haydarpasha-Ankara e Eskisehir-Konya</i>	129
Mapa 15 – Kilometragem do Canal de Suez (11.600km)	130
Mapa 16 – Rota da Ferrovia Berlim-Bagdá no Império Otomano (1600km)	131
Mapa 17 – Mesopotâmia antiga.....	133
Mapa 18 – Projeto da Ferrovia Berlim-Bagdá.....	137
Mapa 19 – Forças envolvidas na Primeira Guerra Balcânica	152

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO 1 – ALEMANHA E SUA BASE MATERIAL	
1.1 – Alemanha: O Zollverein, as ferrovias e a nascente indústria Alemã (1840)	21
1.2 – A Unificação Alemã (1871), a sociedade e o impulso industrial	32
1.3 – O desenvolvimento industrial Alemão e uma breve correlação com a sociedade Otomana	42
CAPÍTULO 2 – IMPÉRIO OTOMANO E SUA BASE MATERIAL: A GRANDE DIVERGÊNCIA	
2.1 – Contextualizando o Império Otomano	50
2.2 – A organização da Sociedade Otomana	56
2.3 – A infraestrutura otomana, sua indústria e A Grande Divergência	61
CAPÍTULO 3 – OS INTERESSES GEOPOLÍTICOS EUROPEUS E O ATRASO DA ALEMANHA NA DISPUTA COLONIAL	
3.1 – A consolidação dos mercados capitalistas e a Corrida Imperialista	84
3.2 – A geopolítica e as disputas pelo Império Otomano	87
3.3 – Interesses geopolíticos Russos e Austríacos	92
3.3.1 – A Importância da Guerra da Crimeia	102
3.4 – O Congresso de Berlim e a Corrida Imperialista	104
3.5 – Interesses geopolíticos Italianos	106
3.6 – Interesses geopolíticos Ingleses	109
3.7 – Interesses geopolíticos Franceses	113

CAPÍTULO 4 – A ESTRATÉGIA GEOPOLÍTICA ALEMÃ E O PAPEL DA FERROVIA BERLIM-BAGDÁ

4.1 – A relação geopolítica entre Alemanha e Império Otomano	118
4.2 – A ascensão de Guilherme II a aproximação com o Sultão Abdulhamid II	122
4.3 – A visita do Kaiser a Istambul (1889) e a estratégia alemã sobre o atraso colonial: A Ferrovia Berlim-Bagdá	126
4.3.1 – Por quê Bagdá?	132
4.3.2 – O Petróleo como fonte de energia	134
4.4 – As trocas de influência militar entre a Alemanha e o Império Otomano	139
4.4 – As trocas de influência militar entre a Alemanha e o Império Otomano	139
4.5 – A construção da Ferrovia Berlim-Bagdá e as tensões Pré-Primeira Guerra Mundial ..	142
4.6 – Últimos desafios do Império Otomano: Jovens Turcos e Guerra dos Balcãs	147
4.7 – A Primeira Guerra Mundial e o fim dos Impérios Alemão e Otomano	154
CONSIDERAÇÕES FINAIS	157
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	163

INTRODUÇÃO

Estudar o Império Otomano, composto por múltiplas nacionalidades e religiões, sobrevivente por seis séculos e relacioná-lo com uma Europa industrializada e organizada na forma de Estados Nacionais nos leva fatalmente a uma sensação de anacronismo histórico, tornando a pesquisa em um grande desafio. O fato de estar comparando Impérios e Estados Nacionais já nos coloca em posição de questionamento sobre a validade das teorias. Contudo, as noções de Império e Estado se mesclam quando se trata de uma Alemanha Imperial, unificada em 1871. Já as noções de Império, como um território em constante expansão tal como foi o Império Otomano, vão contra a noção de território definido como quando tratamos de potências como França e Inglaterra. O fato é que, apesar de estas diferenças existirem, estas diferentes formas de organizações políticas e territoriais, se relacionaram num período de transição na história do mundo.

Apesar das discrepâncias tecnológicas e industriais, o Novo Mundo se relacionou com o ‘velho mundo’. As transformações que ocorreram na Inglaterra rapidamente se espalharam por todo o continente europeu assim como as consequências da Revolução Industrial até que atingissem um nível global, tal como temos hoje. Poucas são as sociedades que mantêm-se reclusas e impenetráveis às novidades industriais e tecnológicas. Se visitarmos uma tribo indígena no interior da Amazônia hoje, é muito provável que estejam usando chinelos, roupas e panelas.

Assim foi com o Império Otomano, uma região com administração política muito diferente do restante da Europa durante o século XVIII. Despreocupado com o estímulo a valores nacionais ou com incentivos industriais, recluso e ignorante às movimentações sociais e políticas pelas quais passava o continente europeu, como a Revolução Francesa, a Revolução Industrial, as Revoluções Liberais ou Iluminismo, o Império Otomano ia refletindo uma discrepância feudal diante de um novo mundo, cada vez mais moderno e industrializado. Como veremos, a industrialização traz modificações irreversíveis nas organizações das sociedades e, enquanto a Europa banhava-se em produção e tecnologia, o Império ainda se organizava de forma camponesa ou artesanal, salvo algumas restrições em alguns campos produtivos, como destaca Donald Quataert. Enquanto a Europa caminhava para a noção de identidade nacional após a Revolução Francesa, os otomanos viam-se apenas como otomanos, apesar de relevantes diferenças culturais e religiosas dada a sua grande

extensão territorial. Logo, os europeus entenderiam que, utilizando-se da proposta de defesa dos valores de cada povo, principalmente, religiosos, poderiam estimular movimentos a seu favor, desmembrando o Império, o qual passou a ser fonte de cobiça dos Estados ambiciosos por recursos naturais e geoestratégicos.

Este anacronismo político pôs os Sultões e a sociedade otomana em posição de alvo da expansão cultural e tecnológica europeia. Enquanto os Sultões administravam seu Exército de Janízaros no século XVII e boa parte do século XVIII ainda da mesma forma como administravam nos anteriores séculos XV e XVI, os europeus avançavam a todo vapor com a Revolução Industrial, criando máquinas e novas ferramentas de guerra. Os exércitos europeus que um dia se espelharam no famoso e temido Exército Otomano, logo tornariam-se referência e ameaça para os Sultões otomanos, que recorreriam aos franceses e alemães paratrocas de treinamentos militaresafim de melhorar sua capacidade de resposta às invasões russas e habsburgas.

Essas trocas entre europeus e otomanos trariam influências culturais e sociais que afetariam a forma organizacional da sociedade otomana. Nesta aproximação também surgiria posteriormente, projetos de ferrovias incentivadas pelos países europeus, também interessados em ganhar acesso a novos mercados e matérias primas. O Sultão, temendo que o Império ficasse muito atrasado, aceitou que concessões fossem feitas a estes países uma vez que o Império não possuía meios de financiá-las. Para os sultões, ferrovias facilitariam a logística militar em caso de conflitos. Junto com as ferrovias, chegaria também a modernização e então, um caminho sem volta estaria traçado ao futuro do Império Otomano, que não mais poderia viver fechado às mudanças que caminhavam para a globalização tal como temos hoje.

Poucas invenções influenciaram tanto o destino da humanidade como as ferrovias. Não há dúvidas de que as ferrovias trouxeram mudanças radicais nas estruturas políticas, econômicas, sociais e intelectuais de muitas sociedades. Enquanto as políticas e ideologias do século XIX foram determinadas pela Revolução Francesa, a história econômica da Era foi determinada pela Revolução Industrial britânica e isto tudo se deve a grandes avanços no transporte graças às ferrovias(OZYÜKSEL, 2016, tradução nossa).

As ferrovias elevaram e aceleraram o processo de evolução da produção em áreas rurais, contribuindo para a solução de problemas relacionados a mão de obra, matérias primas e mercados. Graças às ferrovias, produtos produzidos puderam ser entregues em mercados distantes, assim como matérias-primas puderam ser despachadas para processos industriais através de suas locomotivas. As ferrovias contribuíram para a conexão entre áreas urbanas e rurais, ajudaram na falta de mão de obra em determinadas regiões, conectaram as indústrias e contribuíram para regiões subdesenvolvidas a atingirem um nível maior de desenvolvimento. Em suma, fizeram parte e foram um dos fatores determinantes para a formação do modo de produção capitalista mundial (OZYÜKSEL, 2016).

A Alemanha destacou-se no processo inicial da construção de grandes ferrovias na Europa. Sua primeira ferrovia foi inaugurada apenas cinco anos após a primeira ferrovia do mundo também ter sido inaugurada na Inglaterra, em 1830. Contudo, a velocidade de reprodução da quilometragem destas variava de acordo com o país, se desenvolvendo melhor naqueles que as financiavam com suas próprias economias. Aos poucos, descobriu-se aço, de melhor qualidade que o ferro e sua própria indústria contribuiu paralelamente para o desenvolvimento de outras indústrias como a de construção de navios e de química pesada (OZYÜKSEL, 2016).

Havia matérias primas de sobra para a construção de ferrovias no Império Otomano. Fontes de petróleo há haviam sido descobertas em Mosul em 1871. A necessidade de expansão e busca por recursos naturais e, portanto, escassos necessários ao processo de desenvolvimento industrial foram estimulados por autores geopolíticos tais como *Friedrich Ratzel*, o qual influenciou bastante o pensamento alemão sobre a noção de responsabilidade nacional. Como a Alemanha foi unificada tardiamente em uma região central europeia, entre o Império Russo e a França, sofrendo pressões de ambos os lados e representando, portanto, uma região geopoliticamente estratégica, já que possuía uma boa geografia como bons planaltos e rios navegáveis, foi na Alemanha que surgiram as primeiras influências de autores geopolíticos que se tornariam indispensáveis a qualquer análise de conjuntura política mundial que um pesquisador e cientista político almeje realizar. Assim, utilizaremos em nossa pesquisa teorias e disputas geopolíticas para contextualizar a interação entre a Alemanha e o Império Otomano, a serem vistas no Capítulo Três. Entendemos que sem este arcabouço, seria inútil estudar a construção da Ferrovia Berlim-Bagdá, vista erroneamente por muitos pesquisadores como um projeto surreal proveniente das fantasias pessoais e ilusórias de

domínio mundial do Imperador alemão Guilherme II. Pelo contrário, a tentativa de aproximação com o povo oriental fora uma estratégia fundamentada e bem estruturada do projeto expansionista alemão, tal como será abordado no Capítulo Quatro.

Desta forma, afim de facilitar a compreensão acerca desta questão, será realizada no Capítulo Um a reconstrução histórica do processo de formação industrial alemão, além de levantar características de sua sociedade. No Capítulo Dois, igualmente, uma reconstrução histórica da sociedade otomana onde também serão levantados dados sobre sua industrialização. Nosso objetivo com os dois primeiros capítulos será, portanto, de providenciar bases para a análise sobre a interação entre estas duas sociedades tão amplas e complexas, polarizadas por suas questões industriais.

No Capítulo Três serão levantados os principais conflitos geopolíticos e as influências das Grandes Potências no processo de decadência do Império Otomano, assim como um breve levantamento de questões relacionadas à sua Dívida Pública para que a compreensão se complemente, uma vez que, a partir do momento em que o Império Otomano passou a se endividar com os países estrangeiros, a cobiça sobre o seu território aumentou exponencialmente, levando até grandes conflitos, tais como a Primeira Guerra Mundial.

No Capítulo Quatro será levantada a questão principal desta pesquisa, que é a relação da Alemanha Imperial com o Império Otomano dentro do contexto de grande pressão competitiva geopolítica na Europa, de igual forma, expansiva dadas as questões Imperialistas que procederam ao processo de industrialização triunfante pelo qual o continente passava. Desta forma, o foco será a construção da Ferrovia Berlim-Bagdá, principal instrumento de aproximação da Alemanha com o Império e principal causa desestabilizadora da integridade territorial do Império Otomano e, conseqüentemente, da balança de poderes europeia.

Assim analisaremos as relações entre a nascente Alemanha industrial e o decadente Império Otomano, pólos opostos de representação de uma sociedade mundial em constante transformação e que levou o mundo às suas duas grandes guerras mundiais onde o centro do conflito se deu pela Alemanha e, não coincidentemente, fora deflagrado em território otomano, em *Sarajevo*, atual capital da Bósnia.

Serão levantados dados a partir de bibliografias como Cipolla (1973) e Henderson (1975; 1984) sobre o processo industrial alemão. Assim como serão levantados dados sobre este mesmo processo no Império Otomano vistos nos ricos materiais de Quataert (1992; 1993;

1994; 2000; 2001) e Pamuk (1987; 2009). Também serão utilizadas, portanto, teorias de geopolítica como Halford Mackinder (1942); teóricos do imperialismo como Lênin (2011), Bukharin (1984) e Hilferding (1985); teorias sobre a questão de disputa territorial e de conflitos tais como Elias (1993), Fiori (2007), Kissinger (2013); também será feito um levantamento do importante papel de industrialização e sua relação com as ferrovias, num ciclo de reprodução de poder e tecnologia vistos em Ozyüksel (2016). E por fim, abordaremos questões históricas, em livros que abordam trocas de influência militar como vistos em Birdal (2010) e Grüßhaber (2018) e também a respeito da construção da própria Ferrovia Berlim-Bagdá, como vistos em McMeekin (2011), Ozyüksel (2016) e McMurray (2001).

Nos utilizaremos bastante de Fernand Braudel (1987; 1992; 1995; 1996) em sua perspectiva de análise de Longa Duração, uma vez que o autor defende que seria impossível entender algum ponto da factual da história sem um retrocedimento de anos, décadas ou séculos antes para contribuir com a mais ampla compreensão deste fato. Assim, na proposta de analisar o porquê da construção da Ferrovia Berlim-Bagdá e o porquê da aproximação entre a Alemanha e o Império Otomano, iremos retornar à história, compreender como se organizavam as duas sociedades afim de entendermos porque tomaram caminhos tão opostos com relação ao desenvolvimento de seus processos industrializantes.

De acordo com Robert Kaplan (2012), a geografia é o primeiro aspecto que define um Estado, sua posição no mapa, resumidamente. De acordo com Kissinger (2013), a Alemanha sempre foi pequena demais ou grande demais para a Europa. E, de acordo com Mackinder (1904), quem domina o *Heartland*, domina o mundo. Assim, a pesquisa proposta basear-se-á nas proposições geopolíticas uma vez que estes dois pilares desta pesquisa, a Alemanha e o Império Otomano, de acordo com estes autores, configuram-se como zonas estratégicas para a geopolítica e estabilidade regional. E não somente por estes autores como por suas próprias histórias uma vez que a Alemanha esteve no centro das duas Guerras Mundiais e uma vez que o projeto alemão de expansão em direção ao Império Otomano até o Golfo Pérsico, incluía atingir um poder global, acabando com o poder britânico na região, como ressaltou McMeekin (2011).

A metodologia utilizada basear-se-á em uma análise de reconstrução histórica e, portanto, sem nenhum caráter empírico. Assim, nossa pesquisa será bibliográfica e documental, de caráter qualitativo (histórico-comparativo), recorrendo eventualmente à

apresentação de dados quantitativos, a título de demonstração afim de estabelecer comparações entre países e impérios em questão.

Ao final, será realizada uma análise com relação às questões estratégicas envolvidas na região do Golfo Pérsico e dos Balcãs, extremamente importantes até os dias de hoje com o objetivo de identificarmos como as tendências de Longa Duração podem influir no comportamento de Estados que possuem nestas áreas, suas áreas de estratégia, e também, nas políticas destes próprios Estados, ou regiões em questão, ou seja, o centro da Europa, o Oriente Médio e os Balcãs.

CAPÍTULO 1 – BASE MATERIAL – A GRANDE DIVERGÊNCIA

1.1 – O *ZOLLVEREIN*, AS FERROVIAS E A NASCENTE INDÚSTRIA ALEMÃ (1840)

O momento em que a pesquisa se insere é o momento europeu de disputas interestatais e Imperialistas, frutos de um processo de expansão industrial, o qual era o foco e necessidade de quaisquer estados presentes no continente europeu, inseridos no “jogo de soma zero”, tal qual compreendemos nos debates de Norbert Elias¹. Desta forma, entendemos que o processo de rápida industrialização alemã neste período, assim como sua própria unificação territorial, estavam inseridos num cenário de constante pressão competitiva, que direcionava os Estados europeus a uma corrida Imperialista em busca por territórios que viessem a abastecer e servir de mercados consumidores para fomentar este processo industrial que se estabelecia como a então realidade europeia (ELIAS, 1993).

Neste período, durante o século XIX, a Inglaterra, o primeiro Estado a se industrializar, tornou-se forte economicamente, politicamente e militarmente. Este processo industrial se alastraria entre os demais Estados, desequilibrando as tentativas de manutenção de paz advindas do Congresso de Viena o que, fatalmente, levaria ao que conhecemos por Primeira Guerra Mundial, apenas 43 anos após a unificação do Estado Nacional Alemão.

Pode-se dizer que não houve um momento específico em que se deu a Revolução Industrial, mas um conjunto de atividades que ocorreram simultaneamente em diversos países entre os anos de 1780 e 1850, caracterizado por uma revolução de aço e de ferro, materiais da base industrial ferroviária a qual seria fruto deste desenvolvimento. Porém, ainda em 1815, regiões da França, Alemanha e Itália, continuavam agrárias. Na Alemanha, em especial, a moderna indústria se limitava apenas a alguns locais na Renânia, Saxônia e Alta Silésia e, somente após a sua unificação alfandegária, o *Zollverein* – o qual será abordado melhor no próximo tópico – e com a construção de caminhos de ferro em 1840 é que se conseguiu um rápido progresso industrial onde a região do *Ruhr* experimentou esta primeira explosão industrial (HENDERSON, 1969, p. 8-10).

¹ A mera preservação da existência social exige, a livre competição; uma expansão constante. Quem não sobe, cai. A vitória, por conseguinte, significa, em primeiro lugar - seja ou não essa a intenção -, domínio sobre os rivais mais próximos e sua redução ao estado de dependência. O ganho de um neste caso é, necessariamente a perda de outro, que se dê em termos de terra, capacidade, militar, dinheiro ou qualquer outra manifestação concreta de poder social (ELIAS, 1993, p.134).

O processo de acumulação de capital começou a se acelerar durante o século XIXe, assim, o capital que antes gravitava em torno de empréstimos externos, passou a girar em torno de investimentos específicos como minas, sistemas de irrigação e, gradativamente, em ferrovias. As companhias de ferrovias que se aventuravam em financiamentos de ferrovias em outros países passaram a receber estímulos governamentais pois estas proporcionavam formas excepcionais de expansão política e econômica sobre estes países. Assim, tornavam-se, conjuntamente com o poder estatal, em verdadeiras máquinas de acumulação de poder contribuindo, assim, para um novo estilo de vida chamado capitalismo uma vez que criavam novos empregos e, com eles, novas questões. Em 1847, havia cerca de 50.000 trabalhadores nas linhas já existentes enquanto 250.000 trabalhavam em novas linhas. Enquanto isso, milhares de outros trabalhadores estavam nas áreas de ferro, aço, locomotivas, carvão e todo tipo de material necessário para a construção deste novo meio de transporte. Comparativamente, em 1907 cerca de 600.000 trabalhadores estavam relacionados com a construção das ferrovias. Pela primeira vez na história, os trabalhadores estavam lado a lado com seus pares, criando a possibilidade de surgimento de movimentos sociais e trabalhistas (OZYÜKSEL, 2016, p.2).

Afim de compreendermos melhor como se formou a base industrial alemã, precisamos também compreender duas questões em paralelo que contribuíram para este processo: A fundação do *Zollverein* e o início da construção de ferrovias. Cipolla (1970) citou que estes dois processos foram fundamentais para o *boom* industrial pelo qual passou a Alemanha entre 1830 e 1840(CIPOLLA, 1973, p.105).

Giovanni Arrighi (1994) nos recorda que a economia já se destacava na região alemã cerca de três séculos antes, ao dialogar com as obras de Braudel, nos evidenciando que a economia germânica, de certo apresentava precocemente a grande vantagem dos alemães frente à Inglaterra ao destacar que, já no século XVI, boa parte dos lucros ingleses advindos do comércio e da capacidade de trabalho estavam sendo apropriados pelos mercadores e financistas germânicos, que controlavam o mercado monetário e de crédito em Antuérpia (ARRIGHI, 1994, p.196).

Assim como vimos acima, a Alemanha possui características diferenciadas de desenvolvimento uma vez que não passou por uma Revolução Industrial somente após sua Unificação, tendo isto já ocorrido desde num período anterior. Seu Estado não fora criado de baixo para cima, com uma população que se identificara por sua língua ou raízes culturais

e, portanto, provedora de uma unificação territorial, mas sim, um processo guiado por elites e grandes líderes. Muitos de seus pensadores e contribuintes nacionais, fomentaram projetos de protecionismo, como *Friedrich List*, que foi também e não coincidentemente, um dos principais idealizadores do *Zollverein*.

O Zollverein foi um esforço de reformadores econômicos prussianos que aceitaram com entusiasmo a ideia apresentada por Stein, o economista Friedrich List, o barão do açúcar Johann Friedrich Benzenberg e outros de que a Alemanha só poderia se desenvolver economicamente se formasse um mercado comum (KITCHEN, 2013, p.92).

Além das buscas prussianas para a União, havia disputas entre as famílias que dominavam a Áustria e a Prússia, sendo respectivamente, os Habsburgos e os *Hohenzollern*. Os *Hohenzollern* viam na proposta do *Zollverein* uma forma de expandir seu espaço de dominação e influências, corrigindo assim sua precária economia, composta de múltiplas e deficientes tarifas, mercados desconexos e uma grande diversidade monetária, que dificultava não somente a troca como também a acumulação de capital. Assim, ao propor a União Aduaneira, a Prússia poderia aumentar a arrecadação interna e ao mesmo tempo, fazer parte do incentivo desta produção. Além disso, a Prússia era um Estado germânico líder no processo industrial à medida que já havia realizado reformas importantes para a evolução da indústria como a reforma educacional e a reforma administrativa, guiando o estado para o progresso (OSORIO, 2011, p.101).

Assim, notamos que, embora o espaço político-territorial ainda não estivesse definido, isto não significava, ao menos naquela época, total impedimento a alguma representatividade comercial como seria atualmente se fosse o caso. Evidentemente que uma unidade econômica, política e territorial satisfaria às exigências de um mercado que viria em pouco tempo a se consolidar mundialmente, com a Divisão Internacional do Trabalho que se sedimentaria com a I Revolução Industrial, assim como a necessidade de criação de uma moeda única, algo que a Alemanha só viria a ser capaz de desfrutar em 1873, já unificada, com o *Goldmark* ou simplesmente, o *Mark*. Porém, com fatos como este, notamos que o território alemão já contava com antiga participação comercial com outras regiões na Europa, o que nos ajuda a compreender porquê a Alemanha teria sido uma das líderes da II Revolução Industrial.

Ainda sob a organização de 314 estados, somando ao todo 23 milhões de alemães dentro de uma área de 115.533 milhões de milhas quadradas desde a Monarquia dos Habsburgos até 33 milhas quadradas dos *Schwartzburg-Sonderhausen* (FARMER & STILES, 2008, p.1), em 1807 o Decreto de *Stein*, foi assinado, representando uma transição do trabalho servil para o trabalho assalariado na Alemanha, permitindo oferta de trabalho a uma indústria nascente, ainda com baixo nível tecnológico. Graças a isto, a indústria nascente poderia ganhar força a partir de 1840, fase esta em que sociedades anônimas passaram a se direcionar a indústrias de bens de capital já marcadas por serem mais dinâmicas que as inglesas (CIPOLLA, 1973).

Após as invasões napoleônicas e a derrota de Napoleão Bonaparte, a Europa foi reconfigurada no que chamamos de Congresso de Viena, ocorrido em 1815. O Congresso de Viena é um marco, configurando uma nova ordem europeia, correspondendo a um impulso econômico e político dos Estados europeus, que se organizavam no chamado Concerto Europeu, onde buscava-se uma hegemonia coletiva sobre a Europa, em contraposição à hegemonia única francesa no período antecedente a 1815. O Concerto Europeu era composto de França, Áustria, Prússia, Rússia e Grã-Bretanha (SARAIVA, 2012).

Assim como o Islamismo teve uma grande importância e influência na organização da sociedade otomana, como trataremos melhor no próximo capítulo, a Alemanha teve grande parte de sua sociedade moldada também por características religiosas, como a religião católica. Durante séculos a região da Alemanha esteve configurada como o Sacro Império Romano Germânico, um Império Católico e assim continuou com sua influência após o Congresso de Viena onde passou a ser organizada como Confederação Germânica onde seus maiores Estados eram a Áustria e a Prússia, ambos reconhecidos como potências católicas, que faziam parte da Santa Aliança, que reorganizaria a Europa após as invasões napoleônicas.

Como supracitado, no Congresso de Viena a região da Alemanha, antes composta pelos 314 Estados como os citados anteriormente, passou a se organizar na Confederação Germânica, onde contava com 39 estados. Neste momento, o nacionalismo começou a ganhar mais força e, nacionalistas como o já também citado *Friedrich List*, um dos grandes idealizadores do *Zollverein*, começaram a pensar o desenvolvimento alemão.

Como vimos, o *Zollverein* foi um grande precursor do grande *boom* industrial pelo qual passou a Alemanha no século XIX e, assim, o processo de industrialização alemão ganhou destaque no início na década de 1840, logo depois da Inglaterra.

A Alemanha possuía características que poderiam colocá-la em significativa vantagem comparativa a estes como sua localização geográfica, que lhe permitia um acesso muito melhor adaptado a um grande comércio continental. Localizada no centro da Europa e com acesso a dois grandes rios navegáveis, o *Ruhr* e o Reno, a Alemanha não teve grandes obstáculos a enfrentar em se tratando de escoar a produção até mercados consumidores (OSORIO, 2011, p. 103).

Dos 39 estados que compunham a Confederação, a Prússia era o maior e tinha um setor agrícola que abrangia dois terços da população enquanto que o comércio e a indústria correspondiam a menos de 25%. Em *Württemberg*, outro grande Estado, a agricultura correspondia a 80% de sua produção por volta de 1840. Apenas 0,6% vinha da indústria. A partir de 1870 esta situação começaria a mudar significativamente do setor agricultor para a industrialização. Entre 1815 e 1848 houve uma significativa acumulação de capital dado que este foi o primeiro período de calmaria após a Guerra dos Trinta Anos. A produção da agricultura entre 1820 e 1870 aumentou bastante, principalmente após o lançamento do Manual de *Liebig* dos usos da química na agricultura em 1840. Isto, em conjunto com o *Zollverein*, colocou fim ao modelo de mercado medieval (FOHLIN, 2007, p. 16). A Renânia seria a região à época melhor industrializada, sendo a propriedade industrial mais valiosa da Europa (KITCHEN, 2013, p. 51).

Mapa 1 – O Reino da Prússia dentro da Confederação Germânica



Segundo Cipolla (1973), não há dados suficientes sobre a base material alemã referentes ao período anterior a 1850(CIPOLLA, 1973, p.78). De acordo com o autor, muitos eventos acompanham uma Revolução Industrial mas, no caso da Alemanha, acompanhou-se também de uma revolução demográfica, agrícola e de transportes. A industrialização alemã foi em muito financiada pela Inglaterra. As primeiras ferrovias alemãs inauguradas em 1835, por exemplo, estavam em grande parte equipadas por materiais ingleses e isto tornava-se um aspecto composto por um lado bom e por um lado ruim já que, ao mesmo tempo em que financiava esta industrialização, atrapalhava o nascimento da indústria alemã dada a competição que esta indústria nascente havia de se preparar diante de muitos produtos ingleses circulando em terras alemãs. Uma questão geográfica também dificultava a integração entre os estados alemães entre si uma vez que, separados por rios e montanhas, muitas vezes se relacionavam com estavam de fora da Confederação do que entre si. O autor destaca que, pela posição central que a Alemanha ocupa na Europa, somada à falta de coesão política criava muito mais conflitos internos do que com outros países. Além disso, outro fator

²Mapa do Reino da Prússia. Disponível em: https://redsearch.org/images/p/revolu%C3%A7%C3%B5es_de_1848. Acesso em: 26 de dezembro de 2018.

que marcava o território alemão nesta época era a falta de mobilidade social neste período pré-industrial (CIPOLLA, 1973, p.81-85).

Como destacado anteriormente, maiores dados estão disponíveis a partir de 1850. Assim temos que, entre 1850 e 1873, a indústria alemã tenha crescido em torno de 2,5%, muito mais do que o crescimento do período posterior, entre 1873 e 1896. O crescimento anual da produção girava em torno de 4,8% e em ferrovias o crescimento era excepcional, 14%. Na Prússia, a produção de carvão cresceu 8 vezes entre 1849 e 1875; de ferro bruto, 14 vezes; aço, 54 vezes. Neste mesmo período, o número de máquinas a vapor em *Rhineland-Westfália* cresceu 650 vezes. Independente dos números de cada material produzido em larga escala, o que era certo era o aumento incessante do número de indústrias e minas. Indústrias de gás cresceram 10 vezes neste período. A alta produção de ferro e aço possibilitaram um bom crescimento da indústria metalúrgica e da engenharia. Ao centro da demanda de toda essa produção estavam as ferrovias, conectando todas as indústrias pesadas a que viemos citando até o momento. Na região do *Ruhr*, entre 1860 e 1870, as ferrovias consumiam metade da produção de aço, enquanto esta mesma indústria de aço consumia um terço da produção local de carvão, carvão este que era transportado por estas ferrovias. A expansão das ferrovias nesta fase subiu de 4 mil milhas em 1852 para 24 mil em 1873. Isto deu um grande impulso para a indústria e para os bens de capital. Já na década de 1860 surgiam grandes indústrias presentes até hoje no mercado das indústrias química e farmacêutica como a BASF e a BAYER (BLACKBOURN, 1998, p. 178).

A primeira ferrovia alemã foi construída em 1835, ligando *Nuremberg* e *Fürth* e a primeira ferrovia de longa distância, entre *Leipzig* e *Dresden* fora inaugurada em 1839.

As ferrovias, assim como a industrialização, começaram a se expandir no território alemão por volta de 1840, afetando diretamente a demanda de capital e encorajando o desenvolvimento de outras indústrias já que barateavam os custos e transportavam uma quantidade cada vez maior de material. Assim, contribuíram para a formação de muitas novas indústrias em 1850. Esses novos modelos de negócios estavam concentrados em mineração, seguros e bancos, inclusive o próprio mercado ferroviário, responsável por 92,7% de todo o capital prussiano investido nas ações conjuntas com estes setores nos 20 anos que se sucederam a 1850. As ferrovias, então, representaram um catalisador para o desenvolvimento em larga escala e para o que se tornaria o modelo alemão de bancos: uma mistura de financiamentos de curto e longo prazo (FOHLIN, 2008, p. 16-17).

A construção de ferrovias exigia importação, à princípio, de ferro da Inglaterra, porém, aos poucos, a demanda pelas importações passou a ser substituída pela produção interna. Até 1850, principalmente os canais facilitavam o comércio interno. Após isto, a ordem começou a se inverter, passando a ser realizado pelas ferrovias. A construção de canais continuou em conjunto com o desenvolvimento de ferrovias. Em 1882, o governo prussiano decidiu investir em um canal que ligasse o Rio *Ruhr* ao Mar do Norte. Em 1899 este canal foi inaugurado (O'BRIEN, 1983, p. 137).

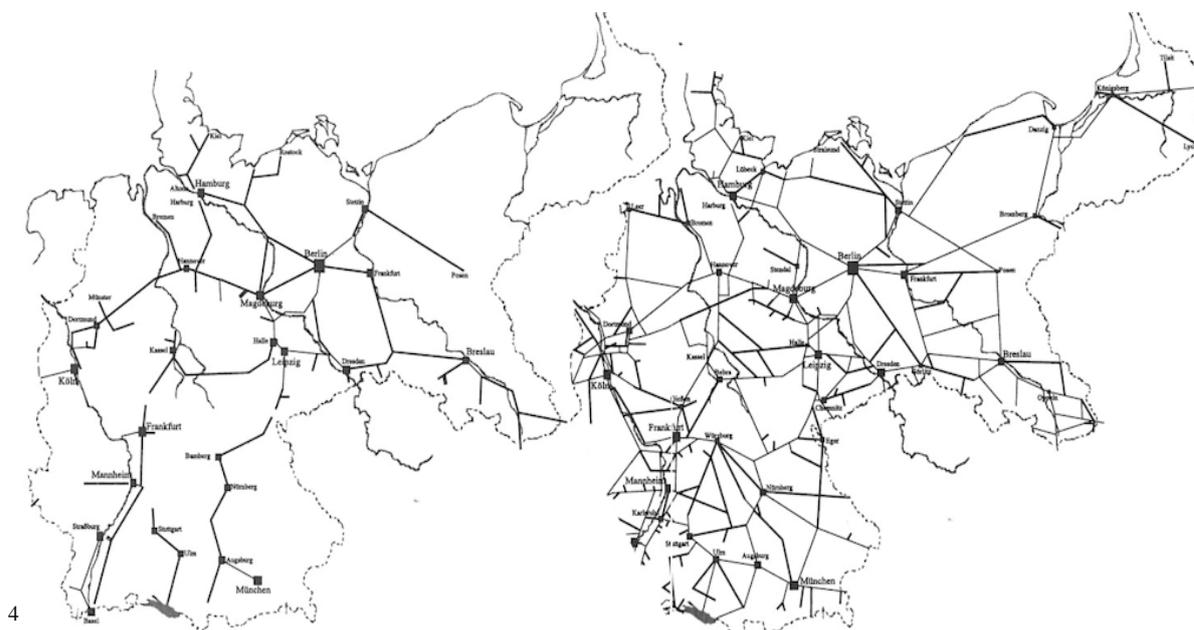
Abaixo podemos ver como as ferrovias já estavam presentes na Confederação Alemã no ano de 1850.

Mapa 2 – A Unificação Alemã - 1871



³Mapa da Confederação Germânica. Disponível em: www.cima.org.ar/index.php/German-Unification-Essay. Acesso em: 17 de julho de 2017.

Mapa 3 – Malha Ferroviária na Confederação Germânica



4

Assim como destacou Cipolla (1973), as ferrovias fizeram parte deste processo industrial alemão, o qual colocou a Alemanha, mesmo que ainda não unificada politicamente, em uma posição de questionar o arranjo de poder europeu, vencendo a França na guerra que levou à sua Unificação em 1871 e, posteriormente, disputando territórios como o otomano – como veremos mais adiante – e, evidenciando sua necessidade de obtenção de colônias, algo que tornou-se um dos motivos que levou à primeira guerra mundial, desconfigurando a paz obtida com a balança de poder europeia anterior a 1914.

Parece não haver dúvidas entre os estudiosos que avaliam o seu moderno crescimento econômico do que no período de meados da década de 1830 até o início da década de 1870, o qual a economia alemã ganhou impulso a taxas de crescimento sem precedentes [...] Entre 1850 e 1913, o produto doméstico líquido cresceu a uma taxa anual média de 2,6%; De 1850 a 1871 foi um pouco mais baixo, mas ainda bem acima de 2%. Os números da renda per capita foram de cerca de 1,5% ao ano. O herói desta decolagem, ou grande surto (ou simplesmente chamado de o início do crescimento acelerado) nasceu em meados da década de 1830, com a abertura de uma linha ferroviária de quatro milhas entre Nüremberg e Fürth,

⁴Ferrovias na Confederação Alemã. Disponível em: http://www.internationalschoolhistory.net/eeb3/s5/nationalism_three_factors.htm. Acesso em: 29 de dezembro de 2018.

embora esta linha nunca tenha sido parte da rede ferroviária nacional. Foi a construção de linhas troncos entre as principais cidades comerciais a partir de 1836, que formaram o núcleo do novosistema ferroviário. Considerando que, em 1840, quase 500 quilômetros de trilha estavam em operação, uma década depois, a milhagem cresceu mais do que dez vezes, e duplicou novamente em 1860. Na sequência o investimento ferroviário de décadas permaneceu muito alto em comparação com outros setores da economia alemã. Em consequência disso, a despesa fluiu a parcela das ferrovias no estoque total de capital na economia, chegando a quase 12% em seus anos de pico entre 1879 a 1884 em comparação com o modesto 3% no início da década de 1850 (O'Brien, 1983, p. 121, tradução nossa)

Em conjunto com as ferrovias, desenvolveram-se os bancos, os quais passaram a ganhar grande destaque já que se tornaram os principais financiadores deste projeto.

Enquanto os bancos dos Estados da Prússia e da Saxônia tentavam controlar a competição externa, estimulando o desenvolvimento da economia alemã e incentivando os bancos emissores de notas, muitos bancos lutaram para continuarem privados, afim de escapar do controle estatal sobre eles. Estes bancos privados representaram a parcela mais importante de financiadores intermediários até a formação do Império Alemão em 1871. Apesar de não possuírem a liberdade de emitir notas, estes bancos aceitavam diferentes modelos de crédito, o que garantiu a liquidez necessária à expansão da economia, escapando do controle estatal sobre o suprimento de dinheiro (FOHLIN, 2008, p. 17).

E o papel dos bancos influenciou também na unificação das moedas em circulação. Antes de sua Unificação, assim como existia um número grande de Estados membros da Confederação, havia também, diferentes moedas circulando no território alemão. Apesar destas diversas moedas, através do Acordo de *Dresden* em 30 de julho de 1834, os Estados membros do *Zollverein* aderiram ao padrão prussiano de *14-Taler* de 1750. Isto deu à Prússia um poder econômico frente à Áustria sobre parte dos Estados germânicos. Em 1837 foi formada a União Monetária do Sul da Alemanha, onde muitos dos estados do sudeste e do centro-oeste aderiram. Já no ano seguinte, o *Zollverein* estabeleceu uma nova moeda, o *Doppeltaler*, a qual ajudou a minimizar barreiras alfandegárias entre os sistemas do norte e do sul. Com as revoluções sociais de 1848, as quais pediam medidas de liberalização, ocorreu a adesão posterior de alguns estados ao novo modelo monetário mesmo que não aderissem em si ao *Zollverein* (CUHAJ; NICOL, 2011, p. 17).

O desenvolvimento e o sucesso do Zollverein, favorável à substituição de importações, e da assunção do monopólio de emissão de papel-moeda pela Prússia, que unificou a moeda, possibilitaram certa estabilidade monetária no padrão prata que viabilizou o investimento em reformas estruturais. A estabilidade monetária fortaleceu o setor bancário que, contando com a cooperação estatal, exerceram um papel fundamental nessa dinâmica ao corrigirem a escassez de capital na economia alemã. Com maior oferta de capital e aumento do padrão de vida, bem como com a existência de habilidade técnica, a Alemanha ficou próxima do ponto de sustentar uma Revolução Industrial(OSORIO, 2011, p.104).

A moeda oficial alemã viria a ser definida apenas após sua Unificação política e territorial, como vimos anteriormente, o *Goldmark*, o que seria essencial para as ambições Imperialistas alemãs, refletindo essa ascensão comercial pela qual passara no final do século XIX e início do século XX.

A Alemanha, portanto,disfrutou da ocorrência de sua Revolução Industrial, por assim dizer, antes da formação de seu Estado Nacional em si. O *boom* na população entre 1816 e 1850 configurou também um aumento significativo das inovações e da indústria, necessários a suportar toda esta demanda populacional. Com as inovações, passou-se a existir um excedente de produção o qual incluiu a Alemanha no mercado internacional, exportando produtos ao mercado externo. Além disso, o sistema de benefícios para a formação de indústrias favoreceu a criação de infra-estrutura, melhorando consequentemente a comunicação entre os territórios antes não conectados mesmo dentro da Confederação. Toda esta melhoria, levou ao desenvolvimento dos bancos, que passaram a financiar a criação de ferrovias dentro da Confederação, fechando um ciclo de melhorias que se apoiavam umas nas outras. Em 1850, os governos e bancos alemães já financiavam metade da demanda das ferrovias, necessitando cada vez menos do capital externo. Neste mesmo período, a Alemanha já contava com, aproximadamente 50 000 quilômetros de ferrovias ligando, principalmente os Estados do oeste. O investimento em ferrovias, permitiu a evolução de indústrias que foram importantes à Revolução Industrial como a indústria de ferro, aço e coque. Assim, em 1872, praticamente 72% de sua população era ainda rural, algo que mudaria drasticamente em pouco tempo já que, em 1910, 60% já viveriam em cidades. Dentre os demais 40% que viviam em comunidades menores, 1/5 já viviam em comunidades com mais de 100 mil pessoas.Entre 1850 e 1913 a população aumentou 2,5 vezes, assim como as indústrias que financiaram o crescimento de cidades como a de areia, tijolos, pedra, vidro, gás e eletricidade. Neste período, o crescimento da população foi a principal causa do crescimento da quantidade de

trabalho, somando-se o fato de a expectativa de vida ter aumentado de 36 anos em 1870 para 47 anos em 1913(CIPOLLA, 1973, p.111-121).

Após a formação do Estado Alemão em 1871, a Alemanha logo concorreu com a Inglaterra, evoluindo rapidamente sua indústria e, liderando a Segunda Revolução Industrial ao lado dos EUA.

Sabemos que a Segunda Revolução Industrial não representou rupturas socio-tecnológicas, sendo entendida por muitos como apenas uma fase de aprimoramento das técnicas da Primeira Revolução Industrial, com rápidos avanços nas indústrias química, alimentícia, de petróleo, aço e elétrica. Podemos dizer que Alemanha e EUA lideraram esta fase já que esta correspondeu ao mesmo período de intenso avanço industrial nestes países, enquanto a Inglaterra, por exemplo, reduzia sua velocidade de desenvolvimento.

1.2 – A UNIFICAÇÃO ALEMÃ (1871), A SOCIEDADE E O IMPULSO INDUSTRIAL

Assim como a sociedade otomana, a sociedade alemã também tinha grande influência religiosa na administração de seu Estado no período de sua Unificação. Apesar de, em 1871 o Estado Alemão ser um Estado secular, havia elites com interesses religiosos, que participavam da administração e influência do governo. Como Estado Moderno, a relação deste com o indivíduo era muito mais próxima do que seu antecessor absolutista. Este Estado exigia que seus membros se sacrificassem pela guerra, determinava como a economia funcionaria, assumia responsabilidade pela educação de seus cidadãos e o bem-estar dos não-trabalhadores. A modernidade exigia a abolição de instituições que intermediavam a relação do Estado com o indivíduo, dentre elas, a igreja (KITCHEN, 2013, p.184-185).

Até hoje na Alemanha, Católicos e Protestantes pagam impostos para a manutenção da igreja. A formação de Padres e Pastores era financiada pelo Estado, que opinava na nomeação dos Bispos, também acompanhando seus trabalhos. A esta altura, o número de Protestantes superava o número de Católicos em 2/3. Combater a Igreja Católica tornou-se um objetivo dos liberais, que viam na instituição uma barreira à modernização. O Chanceler *Bismarck* teve de realizar uma série de alianças, muitas vezes contraditórias, para conseguir diminuir a influência que a igreja representava para o governo. Assim, lançou uma “guerra preventiva” contra os Católicos “inimigos do *Reich*”. Aproveitando-se de conflitos relacionados ao

Concílio do Vaticano, *Bismarck* explorou o momento e dentro de cinco anos, praticamente todas as instituições religiosas foram banidas da Prússia, com exceção de poucas relacionadas à educação de meninas ou à enfermagem, em um processo que ficou conhecido como *Kulturkampf* ou luta pela cultura, desprezando a característica político-liberal da igreja, optando pelo uso da política da força (KITCHEN, 2013, p. 185-188).

Após vencer a guerra contra a Áustria em 1866, pouco antes do ano de sua Unificação, a Prússia passou a ter mais liberdades para atuar em sua zona econômica. Não somente a estrutura política da Confederação pôde ser alterada como reformas no *Zollverein* também ocorreram. Novos Estados aderiram à união, um novo Parlamento Alfandegário fora criado. Passou-se a haver membros tanto do norte da Confederação, como também do sul, com membros eleitos para representá-los neste Parlamento. Mais acordos com países de fora foram feitos. Aos poucos, foi-se adotando um modelo mais liberal, com acordos de livre comércio. Os próprios membros do *Zollverein* a dizer, principalmente a Prússia, já sentiam-se mais confiantes desde o acordo comercial entre França e Prússia, de 1862⁵, onde os membros do *Zollverein* passaram a desfrutar de maior confiança em acordos comerciais com membros de fora da União Aduaneira. Após sua unificação em 1871, seguiram-se inúmeras mudanças e reformas econômicas que cimentaram esta nova unidade política (HENDERSON, 1975, p. 157-159).

O Estado Nacional da Alemanha se formou em torno de um contexto econômico. Segundo Vieira (2006) é comum a comparação das criações do Estado Alemão com o Estado Francês, centralizado precocemente em torno da Corte, ou mesmo do Estado Inglês, favorecido pela sua posição insular. Porém, no caso da Alemanha, percebemos que seu processo de unificação se adequa a estes modelos reconhecidos. Para nossa melhor compreensão sobre esta centralização de poder, notamos inclusive, a presença de algumas características mais comumente pertinentes a territórios já delimitados ou com um poder central evidente, o que nos faz questionar onde teria se iniciado a centralização do poder alemão (VIEIRA, 2006, p. 3-4).

⁵“In the 1850s the rise of prices in Europe that followed the arrival of new gold from California and Australia stimulated economic expansion, while in the 1860s tariffs were lowered by commercial agreements such as the Anglo-French (1860) and the Franco-Prussian (1862) commercial treaties. This encouraged the expansion of industry in Germany and the extension of her trade to new markets in Europe and overseas. At the same time German manufacturers were able to take advantage of new inventions and processes [...]” (HENDERSON, 1975, p. 130).

Vimos que o *Zollverein* é uma União Aduaneira entre os Estados alemães antes da sua Unificação, promovendo uma maior coesão na Alemanha ainda fragmentada e, preparando-a para lidar com o restante da Europa. Se observarmos a Unificação Alemã pelo mesmo ponto de vista da autora, o *Zollverein*se adequa e dá sentido à aceleração deste processo (VIEIRA, 2006, p. 5).

Muitos historiadores veem o *Zollverein* como um precursor de uma união política. Ao administrar o *Zollverein*, a Prússia impediria o surgimento de um terceiro Estado forte entre ela e a Áustria. Outro interesse prussiano nesta União Aduaneira seria uma resposta comum dos Estados alemães frente a uma ameaça francesa. Segundo Vieira(2006), se analisarmos a Unificação Alemã pelo âmbito nacionalista, não se explicaria o fato de a Áustria ter ficado de fora deste processo de unificação e, por isso, temos dar um novo olhar a esta situação, apropriando-nos de um ponto de vista mais “alternativo”, que seria a visão do mercado nacional. Sendo assim, analisando pelo ponto de vista econômico, temos a definição de Braudel do mercado nacional:

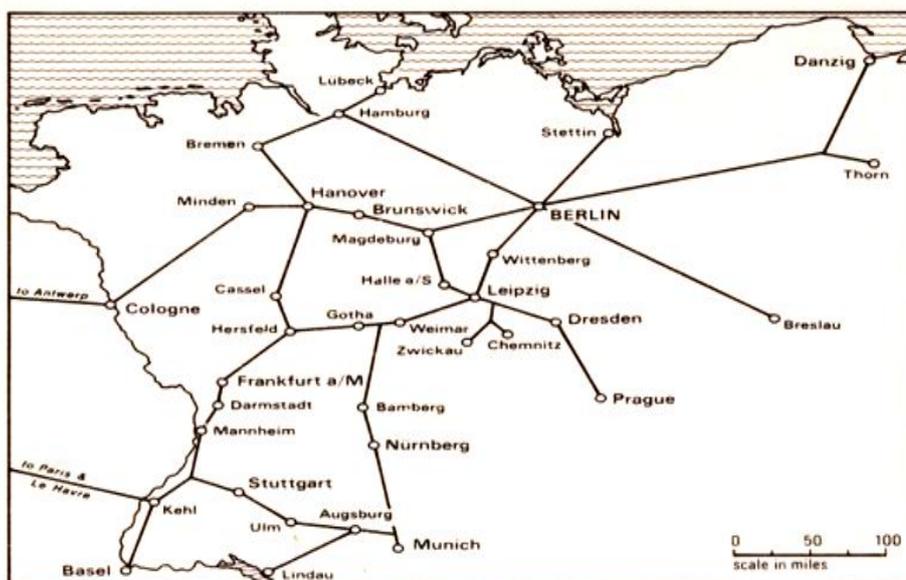
Assim se designa a coerência econômica adquirida de um dado espaço político, sendo esse espaço de uma certa dimensão, antes de tudo a que chamamos o Estado territorial, a que antigamente se preferia chamar o Estado nacional. Uma vez que, nesse quadro, a maturidade política precedeu a maturidade econômica, a questão é saber quando, como e por que razões esses Estados adquiriram, economicamente falando, uma certa coerência interna e a faculdade de se comportar como um conjunto em relação ao resto do mundo(BRAUDELapud VIEIRA, p.5).

Ainda de acordo com a pesquisadora, nesta análise de Braudel, notamos que ele define a construção de um mercado nacional baseado sobre a questão de um Estado territorial, definido politicamente, e de suas relações econômicas de forma que estas trariam uma certa coerência interna a este dado espaço. “Sob os aspectos político e econômico, portanto, o Estado Nacional corresponderia a uma unidade “híbrida”, constituída simultaneamente por um poder territorial e por um mercadonacional, ou ao que Fiori (2004) denominou diretamente de ‘estado-economia nacional’ ”⁶ (VIEIRA, 2006, p.6).

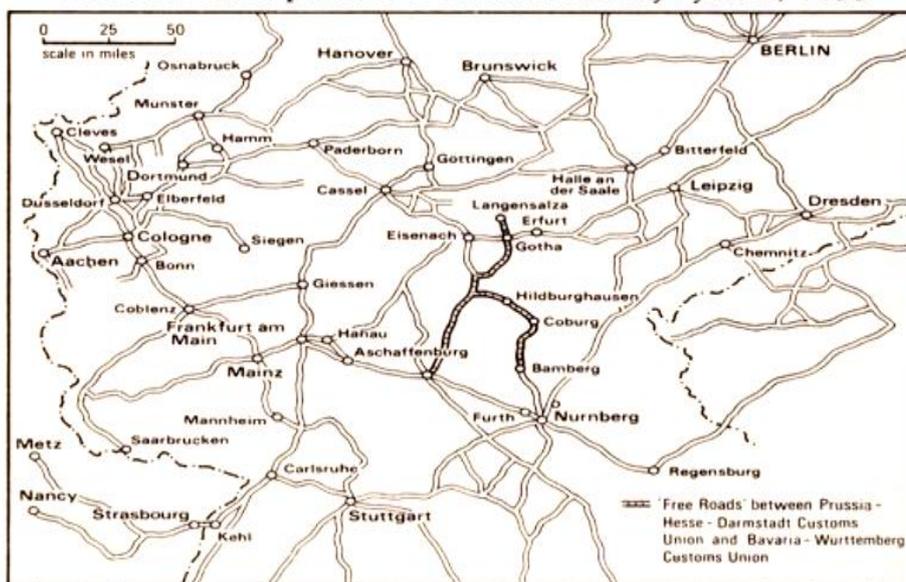
⁶“Para nós, entretanto, o verdadeiro ponto de partida do “sistema mundial moderno” é os “Estados-economias nacionais” que foram “inventados” pelos europeus e que se transformaram em “máquinas de acumulação de

Como destacou Cipolla (1973), a base para o sucesso econômico alemão, fora o somatório dos benefícios advindos da união aduaneira, o *Zollverein*, junto às ferrovias. A seguir, temos mapas que evidenciam este projeto de ferrovias:

Mapa 4 – O Plano Ferroviário alemão - 1833



Friedrich List's plan for a German railway system, 1833

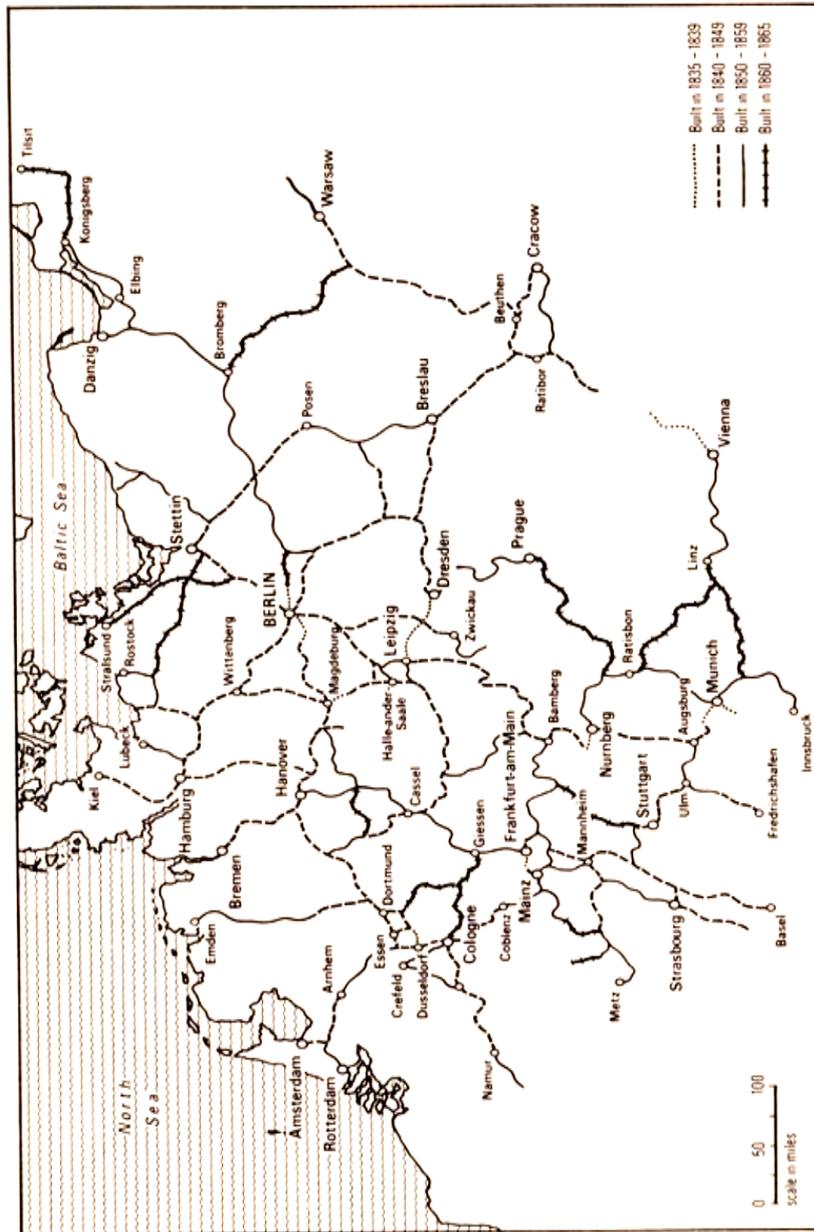


Main roads in central Germany, 1834

poder e riqueza”, dotadas de uma “compulsão expansiva” maior do que a dos primeiros poderes e capitais que se formaram na Europa durante o “longo século XVIII” (FIORI, 2007, p. 27).

⁷ Fonte: The Rise of German Industrial Power (1975, p. 15).

Mapa 5 – As Ferrovias alemãs entre 1835 à 1865



German railways, 1835-65

8

Foi a construção de ferrovias que promoveu a expansão de manufaturas, sendo o estímulo mais poderoso ao crescimento da industrialização não somente na Alemanha como em toda a Europa. Como vimos nos mapas acima, as primeiras ferrovias começaram a surgir nos locais onde havia um melhor desenvolvimento e, posteriormente, foram ampliando-se por

⁸Fonte: The Rise of German Industrial Power, 1975, p. 16.

todo o território germânico. Inicialmente, estas eram construídas por particulares, com muito poder de investimento e, posteriormente, tornou-se uma ambição estatal nacionalizá-las e trazê-las ao poder público afim de que reduzissem os custos de transporte de materiais de interesse nacional. Todas foram construídas a partir da Lei de Ferrovias de Novembro de 1838 a qual garantia que estas poderiam ser construídas por empresários particulares através de concessões estatais e, uma vez que estas concessões terminassem, o Estado teria o direito de nacionalizar as linhas. Os avanços adquiridos pela cooperação de tarifas dentro e fora do *Zollverein* engrandeceria o poder de comunicação entre as partes, melhorando capacidades comerciais. Assim, na década de 1840, a Alemanha foi a que desenvolveu sua linha ferroviária mais rapidamente do que qualquer outro país na Europa, exceto a Bélgica. Em 1850, já possuía o dobro de milhas construídas do que a França e, em 1860, constituía a rede de ferrovias mais impressionante de toda a Europa. A geografia alemã contribuía para que os custos da produção de suas ferrovias fossem menores do que em outros países pois havia poucos obstáculos geográficos. Além disso, a posição central da Alemanha na Europa lhe permitia realizar um bom tráfico comercial com demais países. Assim, rapidamente as ferrovias estimularam um grande avanço industrial. Inicialmente, o material para sua construção era importado mas, rapidamente, os recursos necessários à sua construção passaram a ser produzidos internamente. A Alemanha contava com grandes reservas de carvão e ferro. Consequentemente, novos postos de trabalho foram criados e novas indústrias, principalmente as de base, foram ganhando espaço na Confederação. Indústrias de Telégrafo e engenharia foram se desenvolvendo cada vez mais. Berlim foi rapidamente transformada no maior centro industrial e comercial da confederação (HENDERSON, 1975, p. 44-52).

Assim, enquanto este grande crescimento industrial se dava, grandes senhores feudais tornaram-se grandes capitalistas capazes de investir em grandes obras. Era uma ação conjunta e simbiótica entre estes e o governo.

A Alemanha não passou pela Revolução dual, a que chama Eric Hobsbawm⁹, de reformas políticas e econômicas, como passou o restante da Europa Ocidental na virada do século XVIII para o XIX, guiando seu processo de modernização. Seu caminho para a transição de uma sociedade econômica feudal para capitalista seria, portanto, diferente e

⁹“Expressão cunhada por Eric Hobsbawm que faz referência às Revoluções Francesa e Industrial, ocorridas a partir do século XVIII, conhecido como era das revoluções, de cunho, respectivamente, político e econômico, por qual passaram outros Estados europeus, em maior ou menor grau, França e Inglaterra, por exemplo.”(OSORIO, 2011, p. 98).

ganhou o nome de *Sonderweg*, que significa na língua alemã, “alternativo, diferente, peculiar”, já que seu processo de industrialização iniciou-se posteriormente à Inglaterra, porém, obtendo igualmente êxito e, politicamente, sem muitas alterações, devido aos interesses de suas elites conservadoras, trazendo seu projeto de potência ao fracasso. (OSORIO, 2011, p. 98).

O governo prussiano já havia realizado algumas reformas que eram fundamentais para que a Alemanha viesse a ser um país forte, como reformas na educação e administrativa. Ambas favoreciam o progresso. Reformas também na parte logística para o transporte de pessoas e produtos, como a melhoria de rios e construção de portos, igualmente favoreciam o progresso. Assim, o atraso alemão não configurava uma transição do subdesenvolvimento para o desenvolvimento mas sim, uma desvantagem relativa para com os demais países europeus industrializados (BRAGA *apud* OSORIO, 2011, p. 103).

A Alemanha se tornou rapidamente um país industrial e desenvolvido, contudo, traços de atraso em seu processo de industrialização continuou presente, assim como a estreita relação entre a indústria e seus bancos (GERSCHENKRON, 2015, p. 85).

O desenvolvimento e o sucesso do Zollverein, favorável à substituição de importações, e da assunção do monopólio de emissão de papel-moeda pela Prússia, que unificou a moeda, possibilitaram certa estabilidade monetária no padrão prata que viabilizou o investimento em reformas estruturais. A estabilidade monetária fortaleceu o setor bancário que, contando com a cooperação estatal, exerceram um papel fundamental nessa dinâmica ao corrigirem a escassez de capital na economia alemã. Com maior oferta de capital e aumento do padrão de vida, bem como com a existência de habilidade técnica, a Alemanha ficou próxima do ponto de sustentar uma Revolução Industrial (OSORIO, 2011, p. 104).

Diferentemente da Inglaterra, que não contou com bancos de investimentos de longo prazo para sua industrialização, mas com acúmulos em sua balança comercial, a Alemanha contou com o surgimento destas novas interfaces criadas diante de uma oferta abundante da força de trabalho e de escassez de capital (OSORIO, 2011, p. 105). O Estado da Prússia também promovia a industrialização dando assistência aos setores privados, estimulando a economia, promovendo um ambiente favorável à indústria (HENDERSON, 1975, p. 77).

O momento anterior à Unificação, entre 1851 e 1873 foi marcado por ser um período de intenso crescimento para a economia alemã. Após as Revoluções Liberais de 1848, a Europa retomou governos autoritários, restabelecendo a lei e a ordem. Focados apenas em seus crescimentos, a Europa manteve a população sob controle e investiu em suas expansões no que ficou conhecido como “*Speculation Mania*”¹⁰, onde o Capital Financeiro tomava forma e a necessidade de acúmulo de capital e poder tornava-se o principal objetivo destes, o que levaria fatalmente a disputas territoriais, intensificadas ao longo do final do século XIX e início do século XX onde, em 1914, deflagrou-se a guerra que estava sendo semeada durante anos através destas disputas.

Estrategicamente conectados com a indústria nascente, os bancos estavam fundidos a certos setores industriais, aumentando seu poder político. “Diretores dos bancos ocupavam elevados postos nos conglomerados industriais e também na administração pública, formando parte da elite política do Império, voltada para o interesse de expansão do capital e dos bancos” (OSORIO, 2011, p. 106).

Este apoio fortaleceu grandes conglomerados de indústrias que passaram de ter força perante a concorrência externa. A este momento de fortalecimento de bancos e a sua relação de interdependência com as indústrias, chamamos de Expansão do Capital Financeiro:

Chamo de capital financeiro o capital bancário, portanto o capital em forma de dinheiro que, desse modo, é na realidade transformado em capital industrial. Mantém sempre a forma de dinheiro ante os proprietários, é aplicado por eles em forma de capital monetário- de capital rendoso- e sempre pode ser retirado por eles em forma de dinheiro. Mas, na verdade, a maior parte do capital investido dessa forma nos bancos é transformado em capital industrial, produtivo (meios de produção e força de trabalho) e imobilizado no processo de produção. Uma parte cada vez maior do capital empregado na indústria é capital financeiro, capital à disposição dos bancos e, pelos industriais (HILFERDING, 1985, p. 219apud OSORIO, 2011, p. 103-104).

Em 1848 havia sido criada a organização chamada *Schaaffhausen Bank*, onde poucos saberiam a esta época que esta se tornaria um novo tipo de instituição que participaria de uma

¹⁰Termo citado por William Otto Henderson em “The Rise of German Industrial Power”, 1975.

nova era financeira na Alemanha. Por volta de 1850 já havia muitos bancos na região alemã. Certamente os bancos fomentaram o desenvolvimento da indústria alemã. Quando surgiram com a nova ideia de crédito financeiro nos momentos onde faltava crédito disponível suficiente para a realização de grandes obras ou grandes negócios, esta foi a principal ajuda para empréstimos estatais e municipais. Entre 1869 e 1872, mais de 120 bancos de crédito existiam na Alemanha (HENDERSON, 1975, p. 163). Estes contribuíram para que ferrovias fossem finalizadas, obras de infraestrutura e até para a construção de navios e comércio exterior (HENDERSON, 1975, p. 123-129).

Logo após sua Unificação, foi criado o *Goldmark*, a moeda alemã, em 1873. Neste mesmo ano, até o fim de sua primeira metade, já haviam sido criadas mais de 196 empresas (HENDERSON, 1975, p. 163). Como destaca Arrighi (1994) em “O Longo Século XX”, que uma moeda estável promove facilidades de crédito, segurança aos que financiam e emprestam dinheiro, ou, simplesmente, confiança em qualquer contrato. Sem crédito, não haveria nenhuma ascensão à grandeza ou nenhuma superioridade financeira (ARRIGHI, 1994, p. 192). A criação desta moeda veio devido a necessidade dos bancos em participar de uma economia mundial baseada no padrão libra-ouro.

Como destaca Polanyi, a Europa viveu entre 1815 e 1914, cem anos de paz, sendo a mais violenta das conflagrações, a guerra que deu origem a Alemanha e que, mesmo assim, terminou em menos de um ano. Durante esta etapa, a Santa Aliança, um acordo político selado entre as grandes potências monarquistas a época do Congresso de Viena (Áustria, Prússia e Rússia) suprimiram as liberdades das demais potências em nome da paz, porém, o autor destaca que não poderia ser suficiente somente o interesse pela paz para mantê-la. Ele destaca que o sistema comercial estava estabelecido e que precisava de paz para funcionar. Desta forma, a nova organização econômica europeia, teria servido como pano de fundo para esta manutenção de uma paz de cem anos. “O Concerto da Europa, em sua essência, não era um sistema de paz, mas apenas de soberanias independentes protegidas pelo mecanismo da guerra.” (POLANYI, 2013, p.33)

Assim, apesar de os interesses diferentes geopolíticos entre a Inglaterra e a Alemanha, a conveniência econômica predominou. Houve, portanto, uma união pragmática de ambos, ambiciosos pelo domínio sobre o Capital Financeiro e por poder relativo.

Desta forma, uma Alemanha recém unificada contava já com uma série de exercícios que permitiam a formação de cidades, que surgiram já dentro deste contexto. No ano de sua Unificação, a Alemanha contava com apenas 8 cidades com população superior a 100 mil pessoas, com 4,9% da população vivendo em área urbana enquanto em 1910 este número subiu para 48 cidades, contando com 21,3% da população em área urbana. A clara distinção entre áreas urbanas e rurais vinha diminuindo subitamente e exponencialmente. O país passava por mudanças também em sua economia, do modo liberal para o protecionismo, além de lidar com movimentos decorrentes do florescimento do capitalismo financeiro, como o socialismo (KITCHEN, 2013, p. 190–193).

Em 1875 fora criado o *Reichsbank* ou, Banco Central Nacional Alemão, absorvendo o Banco da Prússia, que até a Unificação Alemã, exercia mesma função. Este banco passou então a concentrar reservas de ouro do Império. Assim, com a consolidação de seu sistema monetário, a Alemanha praticou também uma política econômica autônoma, voltada primeiramente aos interesses nacionais e ao acúmulo de Capital Financeiro (OSORIO, 2011, p. 107).

Através desse sistema bancário configurou-se o padrão dinheiro-de-crédito, que comandava a oferta monetária e o crédito sem a necessária obediência aos automatismos pressupostos no padrão ouro, pelos quais a expansão monetáriocreditícia só surgia em função da disponibilidade de reservas de ouro em cada nação(BRAGA, 1999, p. 200 *apud* OSORIO, 2011, p. 107).

Notamos que, enquanto a Alemanha, mesmo antes de sua unificação territorial e política, desenvolvia fortes indústrias advindas dos seus próprios interesses “nacionais”, como a expansão de ferrovias, através de indústrias de base como o setor de ferro e aço, além de empregar um número crescente de mão de obra disponível e, conseqüentemente, expandindo cidades organizadas dentro de sua União Aduaneira, o *Zollverein*. Assim, enquanto a Alemanha caminhava em direção a uma maior relação comercial com o mercado externo, o Império Otomano não se relacionava desta forma. Enquanto a Alemanha e a Europa desenvolviam inúmeras e diferentes indústrias, abrangendo diversos setores, os otomanos mantinham-se fiéis às suas indústrias têxteis. Veremos adiante que não houve, por parte do Império Otomano, um esforço de seus Sultões em investir conjuntamente com seus cidadãos

em seu desenvolvimento industrial como houve na Europa, se mostrando muito mais uma necessidade perante aos estímulos externos do que um projeto legítimo interno de fortalecimento por sua própria sociedade. Como veremos adiante, a onda nacionalista pela qual passava a Europa também fez parte do seu *boom* industrial.

Após as invasões napoleônicas, a onda nacionalista tomou a Europa, sendo a própria Alemanha fruto deste processo, que potencializou transformações econômicas e revoluções políticas. Este impulso de nacionalismos se concretizou na forma de diversos projetos de integração territorial e desenvolvimento econômico visando a preparar estes territórios, que viriam a ser chamados de Nações para a competição interestatal europeia. Em termos econômicos, esta etapa foi também a primeira na qual o crescimento da produção *per capita* tornou-se uma tendência sistemática de algumas sociedades, principalmente europeias. Estas transformações mudaram a forma como funcionava o comércio internacional, gerando a tradicional divisão internacional do trabalho e uma crescente separação entre países ricos e pobres, entre países que seguiram a onda da industrialização e os que ficaram para atrás. Outros, pior, acabaram se afundando nesta nova ordem (NAYYAR, 2014 *apud* CRESPO, 2016, p. 7).

1.3 – O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL ALEMÃO E UMA BREVE CORRELAÇÃO COM A SOCIEDADE OTOMANA

Diferentemente da sociedade otomana, que vivia em um regime fechado ao contato externo até o momento de sua decadência, onde fora obrigada a aceitar intervenções externas e abrir-se ao contato com os europeus, a Alemanha sofria intensa pressão de seus vizinhos, daí a necessidade de um projeto que viabilizasse seu crescimento e sua sobrevivência neste espaço. Conjuntamente com esta questão caminhavam também, ideias nacionalistas. De forma totalmente oposta, o Império Otomano, desconhecia a necessidade de se estimular o nacionalismo otomano dentre seus cidadãos onde, revoltas nacionalistas de povos que se identificavam com outras culturas as quais estimulavam estes nacionalismos, tal como a Rússia com o movimento pan-eslavista, contribuíram para o declínio do Grande Enfermo da Europa. Temos, portanto, que o uso de influências de identidade e de ondas nacionalistas são projetos forjados por grandes interesses políticos de Estados com maiores capacidades de exercer suas influências sobre Estados menores. A própria identidade nos Balcãs e,

posteriormente, do Povo Árabe, foram processos forjados neste sentido político de exercício de poder. E é claro, os próprios povos sentiam-se influenciados por todo um contexto em que suas identidades tornavam-se extremamente importantes para si.

Once a certain degree of European development has been reached, the linguistic and cultural communities of peoples, having silently matured throughout the centuries, emerge from the world of passive existence as peoples (passiver Volkheit). They become conscious of themselves as a force with a historical destiny. They demand control over the state, as the highest available instrument of power, and strive for their political self-determination. The birthday of the political idea of the nation and the birth-year of this new consciousness, is 1789, the year of the French Revolution (RENNER, p. 89 apud HOBBSAWM, 1990, p.101).

Assim, como apresentado acima, temos que a Revolução Francesa trouxe ideais de nacionalismos que influenciaram toda a Europa. Ao longo do tempo, comunidades linguísticas e culturais foram amadurecendo e tomando consciência de si mesmas como uma força comum com um destino comum ligado pela história. Estes passaram a exigir o controle sobre o Estado e a lutar pelas suas auto-determinações políticas.

Diferentemente, o Império Otomano, que prosperou dentro do que entendemos por Idade Moderna (desde 1453 com a Tomada de Constantinopla até 1789, com a Revolução Francesa), ou seja, o período que representa na historiografia a transição do Feudalismo para o Capitalismo na Europa Ocidental, o Império Otomano trazia ainda em si, assim como também trazia a Europa nesta época, aspectos agrícolas e artesanais, os quais sua própria administração e organização estimulavam em muito pela permanência, evidenciando sua relutância em abrir-se às modernizações militares e comerciais europeias, as quais pareciam ainda inofensivas a si. Assim como na Alemanha também existiam regiões muito ainda organizadas em torno da questão agrícola e não, industrial. Contudo, dentro de um mesmo Estado, de proporções territoriais muito menores, a chegada das inovações e a necessidade por estas mesmas, deu-se de forma muito mais rápida do que ocorreria em tamanha extensão territorial, como no caso otomano.

Neste período, o Império desfrutava de suas conquistas. Foi durante este longo período de paz vivido pelos otomanos, que o Império tornou-se fatalmente distante das rápidas transformações europeias que viriam a fazer parte do seu declínio. Enquanto a Europa vivia tumultos políticos que proveriam intensas transformações no continente, culminando na

Revolução Francesa, o Império tardou a realizar reformas políticas e militares para acompanhar seus vizinhos e inimigos. Logo, estaria assim, semeando aquilo que o ameaçaria em breve: os movimentos nacionalistas e separatistas.

Por outro lado, entre 1873 e 1914, sua futura parceira, a Alemanha tornou-se o Estado europeu líder na industrialização, desafiando a supremacia britânica neste quesito. O crescimento de sua renda nacional de 15.195 milhões de marcos para 49.501 milhões de marcos e, de seu investimento externo ultrapassando 30 milhões de marcos deixavam os britânicos muito preocupados com a concorrência e invasão de produtos alemães nos mercados internacionais. Seu PIB *per capita* crescia 21,6% a cada década enquanto a Inglaterra crescia apenas 12,5%. Suas manufaturas espalhadas pelo mundo subiram de 13% em 1870 para 16% em 1900 enquanto a Inglaterra caía de 32% para 18% neste período. Os lucros não distribuídos de suas empresas saíram de 79 milhões de marcos em 1879 para 712 milhões de marcos em 1912. A Alemanha fabricava a maior parte de suas matérias primas internamente, como o carvão no *Ruhr*, o minério de ferro em Lorena, sais de potássio em *Stassfurt* e *Wittelsheim*. Em 1913 a Alemanha havia ultrapassado a Inglaterra como produtora de ferro-gusa e aço. Além de se tornar uma das maiores exportadoras de roupas de lã de lã semi-faturada, o país recém formado ainda desenvolveu novos ramos para as manufaturas como a indústria química, elétrica e de construção de navios. Em 1913 a Alemanha supria 9/10 da demanda mundial de corantes sintéticos enquanto seus aparelhos elétricos dominavam os mercados mundiais. Sua Marinha Mercante, sua indústria de navios e sua Marinha expandiam-se como nunca visto antes, batendo o segundo lugar atrás somente da Inglaterra às vésperas da Primeira Guerra Mundial. Resumidamente, suas indústrias estimularam o avanço industrial em todo o mundo. seu sucesso veio de um mix entre financiamentos privados e estatais, mas ambos, combinados em um projeto único de desenvolvimento (HENDERSON, 1975, p. 173).

Dois fatores contribuíram para o nascimento da indústria química na Alemanha: primeiramente foram as próprias reservas de recursos naturais existentes dentro do território alemão e, o segundo motivo seria o grande investimento por parte do setor público em áreas de pesquisa que teriam atraído inúmeros laboratórios de pesquisa e firmas químicas por parte de universidades e setores tecnológicos. Lá, cientistas descobriram novos produtos como drogas e corantes sintéticos. Assim, temos que a Alemanha possuía íntimas relações entre ciência e tecnologia. Destas universidades, surgiram nomes reconhecidos mundialmente como

grandes pesquisadores cientistas, diversos prêmios nobéis em física, química, medicina e fisiologia. A rápida expansão da indústria química iniciou-se logo após a Guerra Franco-Prussiana onde, entre 1870 e 1874 estabeleceram-se 42 indústrias químicas, com o capital de 42 milhões de marcos. Em 1896, a Alemanha tinha 108 firmas de companhias químicas girando um capital de 332 milhões de marcos. Assim, como os bancos, estas firmas eram controladas por poucas indústrias, que se estabeleciam em cartéis afim de protegerem-se contra a competição internacional. A indústria elétrica expandia-se igualmente à indústria química. A primeira firma elétrica alemã, *Siemens & Halske*, fora criada em 1847, antes do *boom* industrial alemão. Em 1891, o primeiro cabo elétrico para transmitir energia elétrica por longas distâncias fora criado pela *Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft* (AEG) e continha 175 quilômetros entre *Lauffen* e *Frankfurt-am-Main*. Em 1896 havia 39 firmas elétricas na Alemanha, com um total de capital de 195 milhões de marcos. Em 1900 havia 7 grandes empresas de energia elétrica, apoiados por diversos bancos, porém, dois cartéis foram formados controlando todas estas. Um fora formado pela *Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft* (AEG) e o outro pela *Siemens Schuckert* (HENDERSON, 1975, p. 188-191).

A Alemanha passava por um momento de grandes mudanças e *Bismarck*, que vinha comandando todo este processo nacionalista desde o início, estava fora dos padrões os quais o novo Imperador, Guilherme II ambicionava. *Bismarck* estava mais acostumado com a economia agrária do que com a nova economia industrial que nascia¹¹. Enquanto *Bismarck* queria mostrar ao mundo que a Alemanha era um país forte, nacionalista e unificado sem intenções imperialistas, Guilherme II queria mostrar ao mundo para quê veio (KITCHEN, 2013, p. 230-233).

Tal como conhecemos no mundo ocidental, a sociedade alemã era dividida em classes sociais difíceis de serem superadas. Enquanto isto, o Império Otomano não se configurava nesta clássica divisão social ocidental, por níveis de renda, mas sim, por questões religiosas e contrários à ideia de lucro pelo comércio. O próprio Sultão temia que o surgimento de novas classes criasse um poder paralelo ao seu, fragmentando ainda mais o poder central, o qual já era fragilizado pela falta de conectividade territorial devido ao escasso sistema de transportes e a enorme extensão territorial do Império. Na Alemanha, a burguesia controlava a economia. Quem possuía instrução ganhava um melhor *status* social, havia grande desigualdade entre as

¹¹“It has been argued that as a Prussian landowner Bismarck was much better acquainted with the agrarian economy of the great states east of the Elbe than with the new industrial economy that had recently developed in the Rhineland, Westphalia, Upper Silesia and Saxony” (HENDERSON, 1975, p. 174).

classes e, até mesmo dentro destas classes, como os operários especializados e os não especializados e entre os trabalhadores urbanos e rurais. Além disso, a burguesia definia os padrões sociais e culturais e pregava os valores do racionalismo, do trabalho árduo e do individualismo, enquanto o Estado representava uma espécie de freio ao desenvolvimento de uma moderna sociedade de classes. Havia também aqueles que disfrutavam de privilégios desde fatores como isenção ou redução de impostos até o monopólio de altos escalões de serviços públicos e forças armadas (KITCHEN, 2013, p. 200-201).

Como vimos, o processo industrial alemão, assim como a construção de ferrovias, contou com grande participação do financiamento de bancos, ou seja, do Capital Bancário. Assim, Henderson(1975) observa que as sociedades anônimas e os bancos foram os dois pilares da economia alemã ao final do século XIX. Enquanto o Império carecia de um bom sistema de transportes, a construção de ferrovias na Alemanha se desenrolava a todo vapor. Por isto, a Alemanha viria a ser uma grande parceira otomana, tal como seria com a Ferrovia Berlim-Bagdá.

In the middle nineteenth century industrialization had been fostered in Germany by the development of joint-stock companies. After 1873 a number of firms expanded and became linked in cartels while at the same time six great banks secured for themselves a dominant position in the world of finance. Large concerns and cartels working in close association with the great banks – these were the twin pillars of the German economy in the last quarter of the nineteenth century (HENDERSON,1975, p.178).

Com relação às mulheres da Alemanha, suas vidas eram determinadas pelos pais, irmãos e pelo marido, situação não muito diferente na situação otomana. Homens e mulheres eram desiguais perante a lei. Eram educados separadamente e de maneiras diferentes, não podendo frequentar universidades ou ingressar em profissões liberais. A primeira vez em que foram aceitas por alguma universidade fora em 1891 e a situação não tardou muito a se alterar drasticamente. Em 1905 havia 137 alunas em universidades e em 1914 este número já havia subido para 4.057. O dado mais revolucionário foi o número crescente de operárias nas fábricas, revelando um fenômeno essencialmente burguês, onde as mulheres exigiam igualdade perante a lei, direitos constitucionais iguais, acesso às profissões liberais e emancipação do controle masculino e patriarcal de suas vidas (KITCHEN, 2013, p. 207).

O número de fábricas crescia muito rapidamente:

Na Alemanha, por exemplo, em cada mil empresas industriais, em 1882, três eram grandes empresas, isto é, empregavam mais de 50 operários assalariados; em 1895 eram seis, e nove em 1907. De cada cem operários correspondiam-lhes, respectivamente, uma percentagem de lucro de 22, 30 e 37. Mas a concentração da produção é muito mais intensa do que a dos operários, pois o trabalho nas grandes empresas é muito mais produtivo, como mostram os dados relativos às máquinas a vapor e aos motores elétricos. Se considerarmos o que na Alemanha se chama indústria, no sentido lato desta palavra, quer dizer, incluindo o comércio, os transportes, etc., obteremos o seguinte quadro: grandes empresas, de um total de 3.265.623, o número de grandes empresas é de 30.588, isto é, apenas 0,9 %. Nelas estão empregados 5,7 milhões operários, num total de 14,4 milhões, isto é, 39,4 %; elas consomem 6,6 milhões de cavalos-vapor para um total de 8,8 milhões, ou seja, 75,3 %; e 1,2 milhões de quilowatts de energia elétrica, para um total de 1.500.000, ou seja, 77,2 %. Menos da centésima parte das empresas utilizam mais de 3/4 da quantidade total de força motriz a vapor e elétrica! Aos 2,97 milhões de pequenos estabelecimentos (até 5 operários assalariados), que constituem 91% do total de empresas, utilizam apenas 7% da energia elétrica e a vapor! Dezenas de milhares de grandes empresas são tudo; milhões de pequenas empresas não são nada. Em 1907 existiam na Alemanha 586 estabelecimentos com 1.000 ou mais operários. Empregavam quase a décima parte (1,38 milhões) do número total de operários e quase um terço (32 %) do total de energia elétrica e a vapor, tomadas em conjunto. O capital-dinheiro e os bancos, como veremos, tornam ainda mais esmagadora essa superioridade de um punhado de grandes empresas, e isto no sentido mais literal da palavra, isto é, no sentido de que milhões de pequenos, médios, e até uma parte dos grandes “patrões”, encontram-se de fato completamente submetidos a umas poucas centenas de financistas milionários (LÊNIN, 2011, p.118-119).

Como podemos identificar, já no final do século XIX, a Alemanha passava por intensas transformações dentro de sua sociedade, como a questão de mulheres trabalhando em fábricas, a concentração de renda no topo das classes sociais constituindo a formação de grandes banqueiros e agências financiadoras de projetos de infraestrutura que viabilizassem seu desenvolvimento comercial, o aumento do número de indústrias e da mão de obra disponível para as necessidades industriais e urbanas.

Resumidamente, após a Unificação Alemã em 1871, houve um período de intensa industrialização e o conseqüente aumento de uma camada de trabalhadores operários. Igualmente, o voto da classe trabalhadora aumentava rapidamente. O movimento socialista crescia em ritmo acelerado e se tornou atrativo quando o *boom* mostrou-se como um verdadeiro fracasso e iniciou-se a depressão financeira. O Capital de Marx tornou-se a leitura dos líderes socialistas e seus representantes em suas prisões. Após suas solturas, criariam o Partido Social-Democrata da Alemanha (SPD). Os intensos movimentos levavam ao Chanceler *Bismarck* a adotar medidas de legislação social, ainda que estas não abrangessem

ainda mulheres e crianças trabalhadoras mas, ao menos, controlava os debates da social democracia. *Bismarck* teve de fazer muitas alianças, alianças estas muitas vezes contraditórias, formuladas na sua *Realpolitik*¹², ou seja, tomar decisões baseadas em considerações práticas e não, ideológicas, para conseguir elevar a Alemanha ao nível que tanto sonhou, porém, após a morte de Guilherme I em 1888, as políticas de seu filho, Guilherme II, criaram desavenças entre ambos, o que o levou a demitir-se em 1890. (KITCHEN, 2013, p. 183-233).

Desta forma, enquanto a Alemanha vivia um furor modernizante e industrializante, o Império não passava por tais modificações da mesma maneira que a europeia. Suas transformações não passaram pelo movimento operário ou socialista, por exemplo. Assim, também como temos que o cargo de Sultão no Império Otomano representava o maior cargo, referindo-se ao Imperador enquanto seu Grão-Vizir representava seu Conselheiro Governamental, o cargo de Chanceler na Alemanha representava o Chefe de Governo, colocando o Imperador em segunda posição no quesito de administrar políticas internacionais, por exemplo. Após a destituição de *Bismarck* do cargo, Guilherme II buscou, então, um novo Chanceler que o obedecesse e não lhe questionasse. Guilherme II, na verdade, queria ser um “Chanceler de si mesmo” (KITCHEN, 2013).

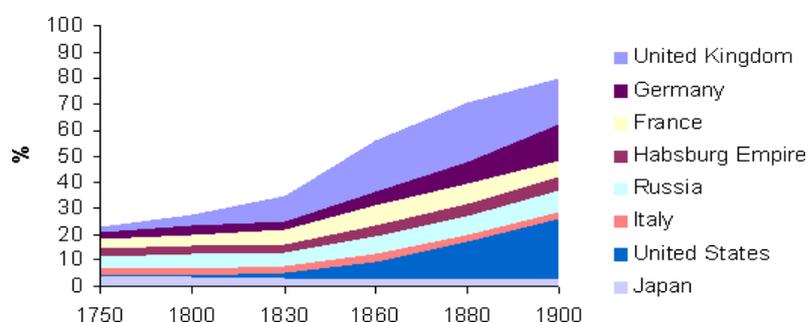
Iniciou-se, então, o movimento conhecido como *Weltpolitik* ou Política Mundial, completamente oposta à prudência que *Bismarck* (*Realpolitik*) tinha sobre questões como financiar aventuras na África e na Ásia temendo revanche de outras potências. Caracterizada por uma grande ofensiva colonial, Guilherme II lutaria pelo lugar que a Alemanha deveria ocupar nas Relações Internacionais mas, para isso precisava do apoio da Grã-Bretanha para enfrentar ameaças de França e Rússia, como veremos no Capítulo Dois, e isso tornava-se extremamente difícil devido à sua busca pelo poder mundial.

Seguindo direcionamento de *Alfred von Schlieffen*, Guilherme II se colocara em risco ao adotar estratégias de crescimento naval e militar com a política externa (KITCHEN, 2013, p. 241). Sua máquina de guerra se desenvolveria rapidamente, chegando ao nível da Marinha Britânica em poucos anos (HOBSBAWM, 2016, p. 524). Assim, a Alemanha passava por um intenso período, onde necessitava de mecanismos que suportassem seu desenvolvimento em rápida evolução dentro de um mercado competitivo como o mercado europeu.

¹²*Realpolitik* também poder ser considerada como Realismo Político. Ver mais em Kissinger, Diplomacia, 2012.

Os fatores econômicos também desempenharam um importante papel na florescente rivalidade anglo-germânica. Graças em grande parte às espetaculares realizações da Alemanha na Segunda Revolução Industrial, particularmente nas indústrias química e elétrica, a participação da Alemanha no comércio internacional era apenas ligeiramente menor do que a da Grã-Bretanha às vésperas da Primeira Guerra Mundial (KITCHEN, 2013, p. 241).

**Relative Share of World Manufacturing Output,
1750-1900**



Fonte: AP European history¹³

De acordo com o gráfico, podemos ver o avanço industrial alemão neste período, desafiando a supremacia britânica no comércio mundial. Tão logo, a Alemanha direcionaria suas políticas ao Império Otomano para desafiar tal posição britânica. Assim, torna-se necessário entender as disputas geopolíticas em questão no dado período afim de que facilitar a compreensão sobre a aproximação entre este Império nascente e o decadente Império Otomano. Para isto, no Capítulo Três, será abordada a questão do Capital Financeiro como fator direcionador destas disputas Imperialistas assim como também serão abordadas as questões geopolíticas que circulam esta questão.

¹³Gráfico de participação das maiores indústrias nas produções manufatureadas que circulavam pelo mundo entre 1750-1900. Disponível em: <https://www.albert.io/learn/ap-european-history/everyday-life-during-the-industrial-revolution-kc-32/industry-innovation-class-and-consumerism/british-industrial-output-1750-1900?page=1>. Acesso em: 03 de setembro de 2018.

CAPÍTULO 2 – IMPÉRIO OTOMANO E SUA BASE MATERIAL: A GRANDE DIVERGÊNCIA

2.1 – CONTEXTUALIZANDO O IMPÉRIO OTOMANO

A área atual do Império Otomano compreende o que hoje conhecemos por Oriente Médio. Assim, Oriente Médio é um termo geopolítico contemporâneo, representando uma região que abrange a Ásia e uma pequena parte da África, marcada por variedades étnicas e religiosas, além de ser uma região geopoliticamente estratégica para a estabilidade da economia mundial por conter os principais países produtores de petróleo, algo que certamente agrava sua instabilidade política. Compõe-se de 15 países (alguns são motivos de controvérsias entre os analistas, tais como o Afeganistão, considerado parte do Oriente Médio por conta da religião islâmica). Os demais são Arábia Saudita, Bahrein, Catar, Emirados Árabes Unidos, Iêmen, Irã, Iraque, Israel, Jordânia, Kuwait, Líbano, Omã, Síria e Turquia. Nem todos são árabes, apesar de estes serem majoritariamente árabes. Uma pessoa pode ser considerada árabe por sua herança genealógica, por sua identidade cultural ou política. Assim, existem judeus árabes, por exemplo.

Assim, o Oriente Médio é composto majoritariamente de Árabes, mas também estão os persas, como o Irã, Curdos, Azeris, Turcos, Armênios e, por fim, são mais de 30 grupos étnicos que compõem a região. Estes povos hoje, são reflexo de todos os diferentes povos que compunham o Império Otomano e, justamente por estas diferenças, que se deflagriam as principais razões para o início de seu desmembramento. Tal como ocorria há cem anos, hoje ainda permanecem cicatrizes deste período e ainda podemos ver em noticiários diversos exemplos destes conflitos.

O Império Otomano já foi uma das maiores potências mundiais já conhecidas. Sua extensão se dava pelo que conhecemos hoje como norte da Argélia, seguindo a oeste pelo norte da Líbia, compreendendo quase todo o Egito, seguindo pelas circunferências da Arábia Saudita e, compreendendo todo o Iraque, a Jordânia, a Síria, a Turquia, uma porção fronteira da Rússia, o sul da Ucrânia, Hungria e toda a porção sul destes países, como Croácia, Romênia, Sérvia, Montenegro, Kosovo, Bulgária, Albânia, Macedônia e Grécia.

Mapa 6 – Fronteira do Império Otomano ao longo dos séculos

Fronteiras do Império Otomano



14

Embora saibamos que o Império Otomano tenha sido fundado em torno do Islamismo e da propagação de sua fé, deve-se considerar, antes da formação deste Império no século XV, a formação de um Império Muçulmano que teria iniciado sua expansão, apenas no quesito étnico e não religioso, dos povos árabes, ainda nos séculos VII ao XI, muito antes da formação do Império Otomano (DEMANT, 2004, p. 37 *apud* PAIVA, 2016, p. 8).

O Império Otomano teve sua origem em uma instituição militar dedicada ao cumprimento do dever sagrado de estender o “Domínio do Islã” por meio da conquista de terras dos infiéis (PALMER, 2013, p. 4).

Muitos dos autores utilizados em nossa pesquisa ressaltam o papel do Islamismo no Império Otomano, um vez que este fator foi utilizado muitas vezes como ferramenta de exploração pelos ambiciosos líderes europeus, interessados em expandir seus poderes sobre o

¹⁴Cidades do Império Otomano. Disponível em: <http://www.brasilturquia.com.br/historia-da-turquia-ate-1923-242.html>. Acesso em: 13 de julho de 2018.

Império. Declarar-se protetor deste povo poderia lhes atrair suas simpatias e, assim, servir como modelo para técnicas de expansionismo pacíficas em relação aos modelos de guerra. Tal técnica teria sido utilizada tanto por franceses, ingleses e alemães.

De acordo com Adam Palmer, o Império era uma instituição militar (PALMER, 2013, p. 43) e, de acordo com McMeekin (2011), o Islã era o cimento que dava coesão a toda a imensa extensão desta grande instituição militar. Assim, o objetivo de Guilherme II, seria explorar este suposto cimento, ou seja, o Islamismo, e tomar para si, em nome da Alemanha, o papel de protetor deste povo Islâmico afim de causar uma rebelião destes contra seus colonizadores europeus, principalmente a Inglaterra, a qual já detinha um controle sobre uma porção de, aproximadamente, um milhão de súditos. O Kaiser se prevalecia de que a Alemanha nunca havia demonstrado interesses colonizadores dentro do Império Otomano e isto contribuiu em muito para sua aproximação com o Sultão *Abdülhamid II*. Desta forma, contamos com muitos autores, acitar Yorulmaz (2014), Ozyüksel (2016), McMeekin (2011), Grüßaber (2018), que nos mostram que a aproximação entre a Alemanha e o Império Otomano, foi baseada principalmente na relação pessoal entre os dois Imperadores.

Diante disso, temos uma pesquisa do Professor historiador britânico *Tom Holland* da Universidade de Cambridge (ISLAM, 2012) levanta o questionamento se o Islã formou o Império Muçulmano ou se o Império Árabe que estava surgindo levantou a questão do Islamismo como forma de expandir os poderes do Império.¹⁵

A tese de Tom Holland (ISLAM, 2012) sobre a tolerância do império muçulmano na primeira onda expansiva, conhecida como a Era dos Califados, teria ocorrido porque a expansão imperial foi inicialmente apenas étnica: árabe. Esses árabes eram muçulmanos, mas ainda não havia uma civilização islâmica. Com a consolidação de uma vasta extensão territorial e a necessidade de controle político, econômico e ideológico do novo e vasto império continental, constituído em apenas oitenta anos, os califas perceberam a necessidade de serem tolerantes aos outros povos que professassem uma fé monoteísta e a necessidade de empregarem a moeda como recurso de poder, incorporando a experiência bem sucedida do Império Sassaniano, cujo desenvolvimento civilizacional-material era muito superior ao dos

¹⁵Segundo Holland, após muitas investigações, não se consegue provar através de documentos a influência que Maomé exerceu naquela região. Nenhum documento oficial da época o cita, nem mesmo seu nome. Em sua busca pela origem verdadeira do Islã, *Holland* encontra, apenas 60 anos após a morte de Maomé, uma referência ao líder religioso em uma moeda sassaniana (persa).

conquistadores árabes. Os árabes passaram tanto a cunhar suas próprias moedas com as faces dos califas quanto a usar as antigas moedas sassanianas, desde que com uma marca de proclamação da autoridade monetária árabe; essa marca não seria um mero reconhecimento do conteúdo metálico da moeda que a análise metalista da imagem acima sugere. Dessa forma, a primeira instituição a ter a inscrição de Muhammad como o profeta de Allah foi uma moeda. Foi a moeda a primeira instância transformadora do império árabe em civilização islâmica(PAIVA, 2016, p. 7).

Imagem 1: A Moeda Persa Sassaniana – A Moeda de Maomé



Nacionalismos são, muitas vezes, forjados por um poder central ou poderes paralelos fortalecidos afim de atender a objetivos políticos. A representação do que era “otomano” devia ser criada pelo líder conquistador. Contudo, como visto, o Império contava e ainda conta com muitas outras religiões e culturas diferentes, ainda que o Islã tenha sido o instrumento utilizado para a tentativa de criar esta identidade pelo poder central. Assim, temos o questionamento sobre a origem da grande influência do Islamismo sobre este Império Árabe. Para este povo, o Príncipe precisava ter a legitimação do poder religioso e teria feito isso a partir da cunhagem da moeda para estabelecer seu governo.

“Cause just it`s odd that with sixty years from the death of Muhammad and no mention of Muhammad [...] For nearly sixty years the rulers of the Arab Empire didn`t put Muhammad in their coins and then they did [...] Maybe sixty years is

¹⁶Fonte: The Examiner. Disponível em <http://www.examiner.com/article/my-experience-collectingancient-islamic-coins>. Acesso em: 27 de dezembro de 2018.

what they needed to work out what story really was [...] Maybe the issue wasn't why Muhammad was not on the coinage at the beginning but how he got there in the end. What if I am asking the wrong question?" (ISLAM, 2008, 53'37")

Tal como a Alemanha durante muito tempo fora parte de um Império Católico, o Sacro Império Romano Germânico, o Império Otomano também definiu-se por uma religião, a Islâmica. Através do Império Otomano ocorreu a expansão e consolidação territorial da religião muçulmana. Sabendo disto, tal como franceses e britânicos já haviam se utilizado para adentrar ao Império, o Kaiser Guilherme II exploraria esta questão como sua estratégia de retirar o poder inglês e o atrair para a Alemanha.

Anteriormente a isto, o povo árabe era politeísta e místico, composto por diversos povos, nômades e sempre em busca de poços de água, como por exemplo, os turcos e os beduínos. Com o fim do Império Romano, o povo árabe, ao sul, deu um salto na frente da Europa, contribuindo grandemente para a astronomia, matemática e ciências da natureza.

Enquanto isto, Meca já era um importante entreposto comercial, no caminho de rotas de mercadorias, especiarias, seda, tecidos, jóias, escravos, metais preciosos, armas, dentre outros produtos. Havia ouro em Meca. A cidade era disputada, portanto, por diversas tribos interessadas no seu domínio comercial. A corrida pelo ouro movimentaria um exército criado pelo Estado e que seria capaz de se expandir além da Arábia. Em 20 anos, o Islã reuniu todos os povos rivais da Arábia.

Abaixo podemos ter uma melhor compreensão desta dimensão de acordo com o mapa que nos mostra como seria o Império Otomano de acordo com os países os quais conhecemos atualmente:

contra imigrantes nestes países, trazem raízes antigas, as quais poderemos ver mais adiante (PALMER, 2013, p. 15).

Dados estes conhecimentos prévios sobre o Império Otomano, neste Capítulo será ainda realizada uma breve retrospectiva sobre sua história, a classificação de seus cidadãos, a organização de sua sociedade, suas forças armadas e, ainda, o papel que o Islamismo representava – e ainda representa – nesta região. No próximo tópico, será realizada também, uma retrospectiva sobre a suas manufaturas, sua indústria e sua agricultura, afim de viabilizar uma melhor compreensão sobre sua base material.

Tal como podemos ver nas leituras do Professor José Luis Fiori¹⁸, os grandes poderes, mesmo em tempos de paz, devem preocupar-se constantemente com suas defesas, devendo investir constantemente em segurança afim de conseguir manter seus *Status Quo*. Tanto o Império Bizantino como o Império Otomano, assim como veremos mais adiante, falharam neste processo. Em tempos de paz, o Império Bizantino deixava os portões de Constantinopla abertos e, foi graças à possibilidade de adentrar ao território bizantino que *Mehmed II* pôde estudar as fraquezas do Império e, enfim, tomar Constantinopla em 1453 dando início ao período de dominação do Império Otomano, que duraria até meados do século XVIII, quando começou a apresentar sinais de decadência, perdendo territórios. Seu fim se deu logo após a Primeira Guerra Mundial, sendo oficialmente desfeito. O país que restou como símbolo do que restou foi a Turquia, tal como conhecemos hoje.

2.2– A ORGANIZAÇÃO DA SOCIEDADE OTOMANA

Esta seção se dedica às diferenças organizacionais desta sociedade com relação à Europa para que, posteriormente, entenda-se melhor esta relação com dificuldades de interação entre estes universos. Serão tratados temas tais como investimentos estrangeiros, a criação de bancos ou a concessão à países europeus sobre a construção de ferrovias neste Império Oriental.

Assim, a seguir haverá um breve apanhado sobre algumas das principais características da sociedade otomana que consideramos que tenham influenciado sua relação

¹⁸Ver mais em: O Poder Global, José Luis Fiori, 2007.

com a Europa e o restante do mundo ocidental. Serão apresentadas apenas características dominantes culturais e sociais dado que esta foi uma sociedade construída ao longo de seis séculos que mudou muito ao longo deste período.

As relações entre a Europa e os povos do médio oriente vêm de longa data. Mesmo antes da queda de Constantinopla (1453), os turcos já eram temidos na Europa e já haviam penetrado este continente.¹⁹ Sob o reinado de *Suleiman*, O Magnífico, entre 1520 e 1566, o Império Otomano atingiu o seu apogeu. Como califa, *Suleiman* tinha primazia espiritual sobre os demais príncipes do Império.

O Sultão, como vimos, também era o principal proprietário de terras e assim permaneceu, controlando cerca de 90% destas terras até o século XIX. Toda a administração do Império pelo Sultão estava baseada em leis e interpretações do Islã. A organização do Califado estava rodeada de segmentos da *Sharia*, como vimos anteriormente (PALMER, 2013, p. 1-5). “Quase imperceptivelmente, essas instituições religiosas começaram a impor ao governo otomano um controle constitucional, limitando à autocracia do Sultanato” (PALMER, 2013, p. 5).

Era muito comum na sucessão de Imperadores, assassinatos dos irmãos ou confinamentos em celas chamadas *kafe*, onde muitos herdeiros ao trono passavam confinados por décadas sem nada conhecer do mundo além do que podiam ver de suas janelas (PALMER, 2013, p. 20). Após a morte de *Suleiman*, Sultão que comandou durante o maior período de tempo, não houve nenhum outro Sultão com conhecimentos notáveis militares afim de comandar tão bem o Império.

A sociedade otomana era composta de duas categorias. A primeira divisão da sociedade se organizava em comunidades religiosas chamadas Milhetes e a segunda categoria

¹⁹“*Todavia, se antes era mais urgente satisfazer aos soldados que ao povo, por serem os soldados mais poderosos que o povo, agora todos os príncipes — salvo o imperador otomano 2 e o sultão do Egito — precisam contentar mais o povo que os soldados, porque aquele se tornou mais poderoso que estes. Excetuo o imperador otomano porque, mantendo continuamente em torno de si 12 mil janízaros e 15 mil soldados de cavalaria, dos quais depende a segurança e a solidez de seu reino, é necessário que ele os tenha por amigos acima de qualquer outro interesse. Do mesmo modo, estando o reino do sultão inteiramente sob o controle dos soldados, convém que aquele soberano se preocupe menos com o povo e mais com a amizade de seus exércitos. Deve-se ainda notar que o Estado do sultão é diferente de todos os demais principados, assemelhando-se ao pontificado cristão, o qual não se configura nem como principado hereditário, nem como principado novo, porque não são os filhos do príncipe que herdaram o principado e se tornam senhores, mas alguém que é eleito por aqueles que têm autoridade para tanto; e, sendo tal ordenamento antigo, não se pode chamá-lo de principado novo, pois nele não há nenhuma daquelas dificuldades que são próprias dos novos; isso porque, conquanto o príncipe seja novo, os ordenamentos do Estado são antigos e estão preparados para acolhê-lo como se ele fosse um senhor hereditário*” (MAQUIAVEL, 1997, p. 85)

dividia a sociedade de acordo com a sua relação com o poder político, separando aqueles que trabalhavam ou serviam militarmente ao governo daqueles que não prestavam este tipo de serviço. Igualmente, a sociedade também era dividida em duas classes, entre os *askeri*, ou aqueles que eram militares ou representavam as classes dominantes e os *reâyâ*, composta dos demais sujeitos sem função determinada para o Império (KIA, 2008, p. 1). Esta divisão da sociedade prosseguiu até as invasões napoleônicas, quando passou-se a admitir a necessidade de reforma na sociedade otomana. Dos *askeri* vieram a primeira classe militar otomana, os Janísaros (HUBBARD; KANE, 2013, p. 153).

Desde o seu nascimento até o seu declínio, o Império Otomano consistiu em uma potência agrária. Três quartos de sua população viviam no campo, moldando suas vidas em atividades relacionadas ao solo e à agricultura em geral, embora alguns ganhassem certo montante de dinheiro associado à manufaturas ou mineração. A mineração foi uma atividade que se desenvolveu bastante no Império, empregando milhares de pessoas e a industrialização chegava à medida que o oeste, como a Anatólia, entrava em contato com outras regiões mais industrializadas (QUATAERT, 2001, p. 94).

Ademais, muitos historiadores consideram que havia uma distinção étnica de trabalho entre a sociedade do Império. Os muçulmanos eram tidos como úteis apenas para a agricultura, a qual praticavam de maneiras bem primitivas, não sendo úteis para as atividades comerciais e manufaturas. Essas divisões eram dadas por características e aptidões de cada povo, fazendo com que cada um se especializasse em alguma atividade especial. Já aos povos não-Islâmicos como os gregos, os armênios e os Judeus, cabia atividades como tingimento, produção têxtil e trabalhos metalúrgicos. Havia, como visto anteriormente, uma clara divisão entre aqueles que serviam ao Estado militarmente e para a organização da burocracia estatal e aqueles que não serviam desta forma (QUATAERT, 2001, p. 96). Porém, o autor considera que os trabalhadores deveriam ser estudados mais individualmente ao invés de serem vistos como apenas uma extensão do Estado uma vez que vêm surgindo estudos que demonstram que em comunidades vizinhas umas às outras, não estava tão clara esta divisão (QUATAERT, 2001, p. 100).

Estes trabalhadores estavam organizados em guildas, que eram associações profissionais de trabalhadores. Estudiosos consideram que as guildas tenham sido criadas pelo Estado afim de facilitar a organização profissional, controlando impostos e facilitando a supervisão de necessidades de produtos pela população. Também levanta-se uma discussão

acerca dos termos associados às guildas, antes tidos como sinônimos mas que, posteriormente, foi-se notando que apresentavam significados diferentes que vêm sendo discutidos mais em estudos recentes. Um termo associado à guildas é o *esnaf*, que por vezes significava pertencimento a uma organização hierárquica, onde havia oficiais do Estado, preços fixos e uma reserva comunitária destinada a assistência a membros doentes e viúvas. Porém, em outras cidades, *esnafs*, tinham pouco significado além de representar uma Câmara de Comércio. Em outras ocasiões, poderia significar uma coleta de taxas pelos oficiais, ou uma taxa paga para abrir um negócio ou até uma lista oficial de pessoas que possuíam direitos legais sobre serviços realizados. Ao mesmo tempo, o autor questiona o papel das guildas como unidades centrais de organização da sociedade otomana pois, uma vez que estas não estariam presentes em todos os lugares, a exemplo de grandes cidades e, se havia diferentes interpretações acerca desta condição, estas não poderiam mais moldar nossos estudos sobre as classes trabalhadoras otomanas. Contudo, apesar dos questionamentos acerca do valor das guildas nas sociedades otomanas, há evidências de que estas permaneceram importantes na sociedade otomana até o fim do Império, em 1922 (QUATAERT, 2001, p. 97-102).

O Império Otomano, que havia representado uma grande potência militar para a Europa, havia perdido este posto e, portanto, passou a necessitar cada vez mais de uma abertura ao estrangeiro afim de importar tecnologias militares que pudessem lhe fornecer meios de proteger-se.²⁰

Trataremos a seguir brevemente deste momento em que Europa e Império Otomano desconectaram-se e inverteram de papéis em um processo de desenvolvimento comercial e militar, a ser mais aprofundado no próximo tópico.

No século XV, os turcos tinham percebido o valor do canhão e, já em 1453, um super canhão com oito metros de comprimento arremessou bolas de pedra contra as muralhas de Constantinopla. [...] A liberação de Viena e a queda de Esztergom mostraram ao mundo aquilo que vários observadores estrangeiros já suspeitavam há meio século: a máquina de guerra otomana começava a emperrar (PALMER, 2013, p. 17).

²⁰Após o ápice do Império, verificou-se um processo de defasagem militar pelos próximos 162 anos. Isto se deu após uma derrota militar onde o Império perdeu a Hungria, sua importante parcela europeia. Foi a Batalha de Viena, em 1683 a qual é considerada por muitos historiadores, como Adam Palmer (2013), o verdadeiro momento de virada que levaria ao fim do Império. “Ninguém pode escolher uma determinada data e afirmar que ‘nesse dia o Império Otomano entrou em declínio’, mas não há dúvida de que a destruição do acampamento turco nas proximidades de Viena naquela noite de setembro assinala um dos sinais significativos pontos de inflexão de história” (PALMER, 2013, p. 13).

Seu avanço anterior pela Europa foi dado pela sua expansão pela Áustria e pelos Balcãs, área entendida como de influência austríaca.²¹ Porém, ao mesmo tempo, a Europa estava se desenvolvendo rapidamente. Neste mesmo tempo, Portugal e Espanha haviam chegado às Américas. Já haviam encontrado fontes de matérias primas e mercados consumidores para seus produtos, suas manufaturas estavam se desenvolvendo fortemente. Estes países europeus, então, enchiam seus cofres de ouro e cunhavam moedas que circulavam boa parte do mundo. O Império Otomano ficou de fora destas mudanças. Como exemplo, não fez parte do sistema de reconhecimento de soberanias estatais, criado com a Paz de Westfalia, em 1648.

Após uma série de mudanças, portanto, que levaram a Europa a um patamar de industrialização, o Império Otomano não conseguiu adaptar-se de forma tão rápida e equivalente ao que estava ocorrendo fora de seu território. Ao longo de uma série de batalhas contra a Rússia, somado a derrotas militares, ficava cada vez mais claro que o jogo havia virado. O Império, que antes era o exemplo então a ser seguido pelos europeus, agora tornara-se seu cliente, ansioso por receber as novidades de treinamento e de aparatos militares dos europeus. A centralização do poder nas mãos de monarcas absolutistas²² na Europa permitiu um melhor treinamento de seus exércitos e subsidiou um melhor recolhimento de impostos, permitindo cada vez mais a formação de um Estado com poder centralizado, algo que faltava no Império Otomano e que seria uma das causas do processo que levou ao seu esfacelamento. A existência de poderes paralelos ao Sultão seria uma das sementes dos desgastes internos que colocariam o Império em uma posição de endividamento com os bancos europeus, selando o seu fim econômico e financeiro. Dadas as dificuldades em resolver sua nova realidade diante da Europa, o Império passaria por uma reforma chamada *Tanzimat* em 1839, tema que também será abordado mais adiante.

²¹“Mesmo antes da queda de Constantinopla os otomanos já tinham penetrado profundamente na Europa, lançando ataques devastadores pelo interior da Hungria Meridional” (PALMER, 2013, p. 3).

²²“The rise of absolutist states in central and western Europe capable of maintaining well-trained and well-equipped professional armies on the battlefield was a major development” (KIA, 2008, p. 13).

2.3 –A INFRAESTRUTURA E A INDÚSTRIA OTOMANA: A GRANDE DIVERGÊNCIA

In order to survive in the new world of Western hegemony, the Ottoman state and its subjects massively borrowed from Europe, its political, military, social, cultural and economic institutions. Technology transfer, the movement of innovations from countries of their origins to the Ottoman lands, was crucial to the success of the Ottoman westernization project and at its very heart. Historians implicitly assume and accept the validity of this notion but have largely ignored the problem of technology transfer in their studies (QUATAERT, 1992, p. 1).

Neste Capítulo analisaremos o termo que ficou conhecido como A Grande Divergência de termo adotado por diversos autores afim de abordar o período de “milagre europeu”, processo pelo qual a Europa passou onde tornou-se dominante nas atividades industriais, em comparação com a Ásia e o restante do mundo. Acontecimentos como os descobrimentos além-mar, realizados por Portugal e Espanha, o Iluminismo e as Revoluções Comercial, Científica e Industrial colocaram a Europa em um contexto diferente do contexto anterior.

Esta teoria aborda as principais potências existentes antes destes acontecimentos, dentre as quais destacam-se China, Índia, Europa Ocidental e Japão. Porém, apesar dos recursos naturais presentes nestes países, suas fontes foram se esgotando com o passar do tempo e, então, ondas tecnológicas favoreceram a alguns destes, como foi o caso da Europa, como o uso de ferrovias, barcos a vapor, mineração e técnicas de agricultura. Todos estes movimentos levaram à Revolução Industrial, trazendo um grau exponencial de complexidade econômica, direcionando o mundo para a Divisão Internacional do Trabalho a qual temos hoje, onde a Ásia situa-se entre os denominados emergentes, salvo raras exceções como o Japão, o qual fora ajudado por potências ocidentais após as guerras mundiais do último século.

Para tal, utilizaremos alguns autores que nos trazem grandes contribuições para o tema com relação ao Império Otomano e seu poder relativo à Europa, que tentava lhe dominar no processo de expansão do Capital Financeiro, como veremos mais adiante. Dentre os autores, destacam-se Donald Quataert (1992; 1993; 1994; 2000; 2001), Bruce McGowan (1994) e Sevket Pamuk (1987; 2009), nos trazendo contribuições que tratam da industrialização do

Império Otomano no mesmo período de Revolução Industrial na Europa e suas relações com capitalismo europeu, analisando os reflexos destas trocas entre o continente emergente e o Império decadente. Assim, a relação econômica entre a Europa e o Grande Enfermo da Europa, o Império Otomano, torna-se nosso plano de fundo para a análise da Grande Divergência.

Como vimos com Adam Palmer, o Império Otomano representou um dos maiores Impérios já vistos, porém, apesar de toda esta proporção territorial, nunca houve um governo centralizado independente das forças na periferia, enquanto a Europa passou por um processo de forte centralização de poder, onde passou então a operar no que se conhecia como Mercantilismo ou Balança Comercial Favorável, termos desconhecidos pelos otomanos.

Faltava, portanto, apoio do Estado para a prática comercial. Um forte conservadorismo otomano refletia na dificuldade em aumentar taxas mesmo que a moeda estivesse em desvalorização. Muitas práticas dificultavam a arrecadação de impostos pelo governo central, tais como isenção de impostos para famílias que mantinham negócios relacionados à religiosidade, afinal, como vimos, o Império Otomano era uma instituição militar e religiosa. Desta forma, o Império tentou adotar algumas mudanças, porém, sem sucesso até a Reforma que ficou conhecida por *Tanzimat*, já no século XVIII. Assim, em termos de comparação, à altura da Revolução Francesa em 1789, o Império Otomano tinha uma receita de 2,25 milhões de libras enquanto a Inglaterra tinha 16,8 milhões de libras e a França, 24 milhões (MCGOWAN, 1994, p. 715).

Por volta de 1820 a Inglaterra já havia completado sua I Revolução Industrial após derrotar a França nas Guerras Napoleônicas, emergindo assim, como a grande potência do mundo econômico. Nenhum país estava à altura de competir com a Inglaterra neste quesito. Por isto, os países europeus que não haviam completado ainda seus processos industriais, passaram a adotar posturas que visassem uma redução na entrada de produtos ingleses em seus territórios. Buscando contornar esta situação, a Inglaterra passou a adotar os tratados de livre comércio, oferecendo aos países trocas supostamente vantajosas, como os Tratados de Panos e Vinhos com Portugal, onde hoje podemos ver que a troca foi claramente desigual. Assim, os tratados de livre comércio assinados com o Império Otomano de 1838, eliminaram uma série de restrições otomanas sobre exportações e importações. Apesar de representarem uma abertura que levou ao domínio britânico sobre partes de seu território, estes tratados apresentaram o Império Otomano ao restante da economia mundial (PAMUK, 1987, p. 19).

Passando por uma sucessão de guerras para proteger seu território, o Império Otomano, despreparado para as inovações militares e tecnológicas pelas quais a Europa passava graças à sua Revolução Industrial, viria então, a inverter papéis com os europeus, necessitando do apoio destes para a chegada destas modernizações. Inclusive, a necessidade de ajuda europeia, em muitos casos, os forçaria a abrir os seus mercados e portos para aqueles que o ajudaram, como França e Inglaterra, as primeiras a dominar partes de seu território. Muitos estudos sugerem que a integração do Império Otomano com a economia global iniciou-se com o Tratado de Livre Comércio com a Inglaterra em 1838. A partir de então, o Império foi tornando-se alvo destas expansões comerciais europeias, assim como militares.

O conflito em que isto ficou mais evidente foi a Guerra da Crimeia, o qual veremos melhor mais adiante no Capítulo Três, que tratará de disputas geopolíticas, quando a França tornou-se a principal financiadora da economia otomana (MCMEEKIN, 2012, p. 52). A partir da Guerra da Crimeia o Império viu-se sem muitas opções de se reerguer a não ser pelo apelo à Dívida Pública²³. Pouco tempo depois, em 1875, o Império declarou falência dado o alto número de empréstimos realizados. Assim, em 1881 o governo declarou o Decreto de *Muharrem*, criando também, o Sistema de Dívida Pública Otomana. Enquanto para os europeus, o sistema garantiria o pagamento de empréstimos, para os otomanos seu objetivo era securitizar seus empréstimos e, assim, evitar que o Império caísse diretamente nas mãos dos europeus. O Conselho de Dívida Externa Otomana era privado embora mantivesse contatos com o governo. Seus membros eram europeus, dentre franceses, alemães, austríacos, italianos, britânicos, holandeses e, otomanos. Esta intromissão estrangeira tornou-se um dos principais alvos de críticas do Movimento dos Jovens Turcos, que viria posteriormente a ocorrer (BIRDAL, 2010, p. 2-6).

Segundo MCGOWAN (1994), os dados anteriores a 1831 pelo Império Otomano são escassos. Enquanto o Império se atrasava diante do mundo, suas principais ameaças geopolíticas, como a Rússia e a Áustria, passavam por mudanças e recebiam inovações vindas

²³ “Empirical studies in world system theory illustrate that capital flows from the core to the periphery coincide with periods of economic recession at the core of the world system, leading to a decline in profit rates. At this stage investment in the periphery becomes more attractive, and this potential induces capital outflow from the core to the periphery. This capital flow can be in the form of foreign government bonds or bank credits to the private sector in the periphery. However, the lack of necessary institutions limits the efficient allocation of financial resources, restraining economic growth in the periphery. These capital flows are interrupted by economic stagnation in the core economies, causing a serious decline in world trade, and leading to frequent defaults or rescheduling of external debt on behalf of the peripheral economies. World system theorists argue that debt settlements serve to restore the hegemony of the core over the periphery and to restructure the world economy in accordance with the growing needs of the core economies” (BIRDAL, 2010, p. 4).

dos demais países europeus. Durante o século XVIII, a população russa dobrou (MCGOWAN, 1994, p. 639). Enquanto isto, a população otomana por volta de 1800 estava entre 25 e 32 milhões de pessoas e assim permaneceu até 1913 (PAMUK, 1987, p. 24). Assim, os otomanos passam por uma série de guerras com os russos, onde estas os desestabilizariam enquanto potência militar, evidenciando sua decadência.

Os otomanos produziam bastantes bens industriais já em 1760 como vidro, sabão, açúcar, pólvora e papel, além de abastecer a Europa com matérias-primas, como o algodão e, em troca, eram abastecidos com produtos finalizados. Após isto, os avanços na Europa tornaram-se rápidos demais e o Império viu-se atrasado diante de tais inovações. Pode-se dizer que as primeiras evidências de troca entre os otomanos e a Europa deram-se após a Paz de *Passarowitz*, em 1718 e, para lidar com este novo mundo, seria necessária uma grande mudança no Palácio Otomano (MCGOWAN, 1994, p. 640).

Com a derrota para a Rússia, em 1769, onde perdeu temporariamente o território da Crimeia para os russos, algo que levou à Guerra da Crimeia em 1853, passou a existir uma extrema necessidade por reformas. Estas reformas não seriam possíveis sem a retirada dos Janízaros do poder.

Os Janízaros representavam uma fonte de poder poderosa. Atuavam junto ao Estado, controlando poderes paralelos através de parcerias com milícias, além de controlar guildas, vistas por muitos historiadores como a maior representação de produção manufatureira do Império Otomano (MCGOWAN, 1994, p. 640; QUATAERT, 1993, p. 6).

Com os Janízaros, tornava-se impossível afastar a opinião popular do governo. Assim, rebeliões ocorriam, apesar de não representarem um conflito de classes tal como ocorreu nas Revoluções Liberais europeias, poucas décadas depois. A presença dos Janízaros entre a população e esta mistura de poder levava a conflitos entre muçulmanos e não-muçulmanos e também com povos externos. Conflitos entre gregos, sérvios, armênios e húngaros eram ativados devido às diferenças culturais presentes dentro do Império. Estes conflitos também traziam trocas comerciais que, por fim, levavam ao Império novidades produzidas no continente europeu. (MCGOWAN, 1994, p. 640-641).

Assim, como participavam do controle de guildas urbanas e opinavam contra as taxações do Estado sobre as produções manufatureiras, estes representavam um setor da sociedade contrário a modernizações políticas e militares. Apenas com sua destruição em

1826, que o Estado pôde passar a aplicar algumas técnicas de comércio mais aberto ao mundo externo.

Em se tratando de guildas e manufaturas, devemos destacar que, apesar de haver falhas estratégicas à manutenção de poder do Império Otomano, não devemos subestimar sua capacidade produtiva. O Império produzia bens que eram considerados artigos de luxo para os europeus, como roupas e tapetes, além de ser um grande fornecedor de matérias primas. Apesar da religiosidade que vimos anteriormente, a qual impedia modernizações ao Estado, este Império tinha relações comerciais com o restante do mundo, apesar de não estar preparado para as rápidas mudanças que viriam a ocorrer em tão pouco tempo na Europa e no mundo.

Contudo, nem absolutistas nem fisiocratas, os otomanos eram adeptos do livre-comércio desde o princípio. Porém, assim como os fisiocratas, sempre valorizaram muito a agricultura e, ao mesmo tempo, assemelhavam-se muito aos estados absolutistas da Europa, ao menos inicialmente. Mesmo sem um poder forte centralizado, seu sistema de arrecadação era bom e lhe deu base para acumular grandes reservas por um bom tempo. Contudo, não estavam preparados para participar do grande sistema de créditos e bancos os quais a Europa, principalmente os ingleses e holandeses estavam criando e, assim, a postura de livre comércio adotada lhes traria perdas materiais, políticas e sociais no futuro. De certa forma, tudo o que os europeus estavam adotando como posturas de um novo século, eram reflexos da força que os otomanos um dia representaram, como o exército prussiano, influenciado em muito pelo famoso Exército de Janízaros Otomanos (MCGOWAN, 1994, p. 641).

Our understanding of the Middle Eastern economy and its manufacturing sector has been influenced profoundly by non-discredited stereotypes concerning the inferiority of the Islam as a religious system and the general stagnation and backwardness of the region. In this false vision, just as Islamic civilization underwent permanent decline after the 1,001 Arabian Nights, so did its economy, seen as equally incapable of dynamism and change (QUATAERT, 1993, p. 7).

Assim, o autor destaca em seus estudos que, diferentemente de análises de muitos pesquisadores, as manufaturas otomanas não estavam declinando. Segundo Pamuk (1987),

existem poucos dados disponíveis sobre o comércio exterior otomano antes de 1878 (PAMUK, 1987, p. 21). Porém, ambos, Donald Quataert e Şevket Pamuk, dedicaram seus estudos de modo a demonstrar que, apesar de muitos historiadores tratarem o Império Otomano como decadente em sua economia tal como se deu em sua política, isto é uma falácia. Apesar dos esforços de Pamuk em reconhecer o desenvolvimento industrial no Império Otomano, o autor trata de um processo o qual chamou de desindustrialização o qual o Império e suas manufaturas teriam sofrido, através do caso da restrição externa, tal como os cepalinos abordaram para a América Latina, algo que será tratado mais adiante. Assim, não há um consenso na literatura estudada sobre as manufaturas do Império Otomano retrocederem até uma falência. Quataert assim, ressalta que houve muitos esforços e também um processo de desenvolvimento das manufaturas e até de industrialização no Império.

Quataert (1993) destaca que 80% da população otomana era rural durante o século XIX, mas que as manufaturas representavam parte desta estrutura agrária e que em países como Inglaterra, Alemanha, China e outros, estes possuíam igual estrutura organizacional em suas economias. Ou seja, uma mescla de agricultura e manufaturas com a maior parte de suas populações em zonas rurais (QUATAERT, 1993, p. 2).

The history of the Ottoman industry was not simply one of guilds in decline, a failure to imitate Manchester and of the relentless collapse of handicrafts in the face of efficient European manufacturing. Some Ottoman manufacturing sectors did collapse, but many transformed themselves and flourished until World War I. Other new industries emerged and grew very sharply in the 19th century (QUATAERT, 1992, p. 4).

Assim, o autor observa que muitos pesquisadores ignoraram ou tiveram dificuldade de compreender a resposta criativa dos otomanos ao contato com os europeus pois estavam focados apenas nas comparações entre grandes cidades, deixando assim, de observar as transformações que estavam ocorrendo fora dos grandes centros urbanos. Como estes autores estavam focados apenas nas fábricas, não conseguiram ver o crescimento de outros fatores dentro do Império como a evolução de suas manufaturas, já existentes, e das trocas internas entre suas cidades ou mudanças nos hábitos de suas populações. Há, portanto, a necessidade de se observar a indústria otomana como vital, criativa, diversificada e evolutiva.

Contudo, apesar deste crescimento, algumas comparações com o modo como a Europa lidou com as mudanças advindas de um processo industrial não podem passar despercebidas. Apesar de possuírem sua burocracia, não fizeram acordos vantajosos com suas aristocracias de modo a reter benefícios para o poder central. Como lhes forneciam poucos subsídios e vantagens, recebiam pouca arrecadação em troca. Outro problema é que seus barões e conselheiros não configuravam um cargo permanente. Assim, surgiam poderes paralelos ao governo central, que buscou recentralizar fortemente estes recursos no momento em que começaram a perceber as alterações advindas da inevitável chegada da modernização, caracterizando este período, paradoxalmente, como o período mais descentralizador da história do Império Otomano. A necessidade por dinheiro se tornava latente, principalmente após a longa guerra contra a Hungria. Assim, o Império dependia de camponeses e outros que lutariam contra ameaças externas e que iriam exigir dinheiro em troca já que seu exército estava fraco para conter revoluções dentro do próprio território e contra ameaças externas. Assim, afim de lidar com estas ameaças, pela falta de um exército centralizado, as províncias passaram a depender cada vez mais de conselheiros locais, que contribuíram para a descentralização da autoridade central (MCGOWAN, 1994, p. 642-644).

Desta forma, durante o século XIX, a liderança otomana se via cada vez mais com dificuldade de se defender efetivamente contra ameaças externas e isto se tornou claro para os líderes locais e, conseqüentemente, para as potências externas. No mesmo século, os Habsburgos estavam construindo sua burocracia estatal separada de sua sociedade, diferentemente dos otomanos, que ainda confiavam em agentes pessoais e alianças com parte de sua elite, fazendo com que seu poder variasse muito, trazendo instabilidade dado os interesses pessoais destes agentes e suas elites dominantes e não, contribuindo para o interesse de fortalecimento do Império enquanto instituição nacional. Uma das primeiras tentativas de mudança desta situação viria, portanto, do Sultão *Selim III*, o qual foi um dos primeiros a tentar reformar o exército, iniciando o processo que culminaria em 1826 com a retirada dos Janízaros do poder. Como vimos anteriormente, estes, representavam uma parte contrária a reformas e mudanças, além de representarem um forte problema a administração central do Império. Aqueles que um dia representaram a principal força otomana, agora se mostravam um verdadeiro problema. Os Janízaros eram misturados a milícias, controlando parte do comércio, dificultando a arrecadação de impostos pelo poder central (MCGOWAN, 1994, p. 659).

O século XIX representou mudanças excepcionais na economia e política otomana. Enquanto muitos historiadores observam apenas a decadência otomana, Donald Quataert ressalta que houve melhorias estruturais notáveis no Império Otomano graças a um modelo de correlação entre interesses europeus e da burocracia otomana. Aos europeus, o Império Otomano não representava nenhuma ameaça, assim, era conveniente sua sobrevivência pois, através de acordos com o Sultão, poderiam conseguir concessões e vantagens comerciais, além de matérias primas necessárias aos seus processos industriais em execução. Contudo, movimentos separatistas ocorridos na Grécia, Sérvia, Moldávia e Valáquia deixaram os mercados consumidores otomanos instáveis e, assim, os europeus começaram a apoiar estes movimentos de independência afim de garantir a abertura destes mercados para si. As principais potências que iniciaram este processo de apoio foram aquelas que mantinham um comércio frequente com o Império, como França e Inglaterra. Ao mesmo tempo em que estes movimentos ocorriam, o governo do Império Otomano, paradoxalmente, estava mais forte, especializado e capacitado de conseguir impor controle à sua população. Em parte, tornava-se mais fácil administrar um território menor e em parte, porque a Europa também estava, muitas vezes, interessada na sua estabilidade (QUATAERT, 1994, p. 761-762).

Como vimos, no início do século XIX, Istambul embarcava no seu processo de reformas, a *Tanzimat*, após as derrotas para a Rússia, e que se deu por “um período em que o governo central realizou a tentativa sistemática de fortalecer a imagem do poder central, da Sublime Porta, promovendo a imagem de um Estado centralizado e baseado na lei e em práticas administrativas mais eficientes” (KIA, 2008, p. 115, tradução nossa).

As reformas da *Tanzimat* ocorreram com o apoio de potências europeias, transformando o Império aos moldes da Europa, importando instituições europeias que prometiam salvar o processo de recentralizando o poder e diminuir as ameaças internas. Foi o momento em que, de fato, o Império foi inserido no comércio mundial. O preço para tal reorganização e manutenção de seu território foi abrir-se fatalmente aos mercados europeus, onde suas atividades econômicas tornaram-se direcionadas às vontades destes que ajudaram o Sultão, fornecendo-lhes matéria-prima e comprando produtos manufaturados de suas indústrias (QUATAERT, 1994, p. 762-763).

Com a *Tanzimat*, todos seriam considerados otomanos. Um exemplo, era a anexação de outras religiões a um patamar que anteriormente era ocupado apenas pelos otomanos. Cristãos, por exemplo, poderiam passar a ser recrutados pelo exército dado este fator, algo

que não era do interesse desta população, já encaminhada pelos sentimentos de nacionalismo estimulados pela Europa, em estímulo à independência destes povos. Assim, havia uma enorme preocupação por parte do Império com relação à criação de uma identidade otomana. Isto também vinha de uma grande influência francesa. A ideia de criar-se o “otomanismo” deriva da Revolução Francesa. A partir desta ideia, quem então nascia em território otomano, era considerado otomano, independente da religião. Contudo, a *Tanzimat* não fora eficaz em resolver esta questão, pois havia sido realizada tarde demais. Posteriormente, esta questão teria uma nova tentativa de solução com *Abdulhamid II*, com o Pan-Islamismo. Contudo, a maior parte da população otomana já se encontrava na porção europeia, nos Balcãs e, portanto, o Islamismo talvez não representasse tamanho potencial como anteriormente, no início da história otomana.

Somente na década de 1860 que o Império demonstra alguma intenção em proteger seus mercados nacionais, quando a Comissão de Reforma Industrial buscou restaurar o papel de monopólio de suas guildas, buscando romper um pouco com o modelo de *laissez-faire* anteriormente utilizado. Contudo, a prática predominantemente adotada era a de livre comércio, onde estava tentativas não tiveram muito sucesso. Apenas no final deste século o Império aceitaria o sistema de Dívida Pública, em 1881, como consequência da crise de 1870 pela qual o Império passou, quando tornou-se incapaz de sanar suas dívidas de guerra e externas (QUATAERT, 1994, p. 764).

Ao fim do século XIX e início do século XX, após todas as mudanças vindas com a educação moderna e a troca de conhecimentos entre Europa e Império Otomano, estudantes e acadêmicos, de uma classe escolarizada, os quais haviam estudado no exterior e também membros das forças armadas e da burocracia estatal, organizaram um movimento conhecido por Jovens Turcos. Este movimento, criado por intelectuais que se sentiam excluídos e marginalizados, levaria à criação de uma sociedade secreta que lideraria um movimento para restaurar a constituição contra o governo de *Abdulhamid II* (KIA, 2008, p. 138). Abordaremos este fato mais adiante, no Capítulo Quatro.

Pamuk (1987) considera que, até 1913, o Império Otomano estivesse no *ranking* de participação no comércio mundial em alguma posição entre a Ásia e a África, ou equiparado à América Latina (PAMUK, 1987, p. 25). Os estudos do autor concluem que as exportações *per capita* do Império Otomano expandiram em taxas próximas, porém, menores do que aquelas no comércio “centro-periferia” (PAMUK, 1987, p. 37). Em alguns momentos, o Império teria

evoluído suas relações com os países industrializados de forma muito mais rápida do que as relações com o restante do mundo configuradas como “centro-periferia”, até 1870. Após este período, houve apenas declínio de sua importância comercial, caminhando para a sua falência na Primeira Guerra Mundial (PAMUK, 1987, p. 30). A partir de 1870, o comércio internacional do Império Otomano começou a decair. Suas taxas de exportação caíram de 6,2% entre 1857-1873 para 2,7% entre 1879-1899. Suas importações caíram de 5,2% entre 1857-1873 para 2,5% entre 1879-1899. As razões deste decréscimo estariam entre a Grande Depressão de 1873 até 1896 e a Guerra Greco-Otomana em 1897. Após esta Grande Depressão, o comércio mundial entrou em ascensão até a ocorrência da Primeira Guerra Mundial (PAMUK, 1987, p. 33-34). Segundo o autor, não podemos aprofundar muito em detalhes o caso econômico otomano devido a escassez de dados até 1878 e pela pouca quantidade de dados mesmo após esta data. Assim, as fontes para estes dados vêm de países europeus, quando retratam de seu comércio com o Império Otomano e não, de fontes otomanas.

Assim, podemos concluir que, enquanto a Grande Depressão trouxe, apesar de algum crescimento, posterior estagnação e decadência para o Império Otomano, paradoxalmente, este mesmo período trouxe grande desenvolvimento posterior para o mundo industrializado.

A razão para esta decadência dos preços dos produtos otomanos fora abordada por Pamuk ao estudar os conceitos de Prebisch e Singer, conhecidos como Deterioração dos Termos de Troca, teoria estudada pela CEPAL em 1949 para explicar o subdesenvolvimento da América Latina, adequada à compreensão da decadência do Império Otomano.

Tal como podemos perceber, a partir de 1873, houve o fenômeno na economia internacional otomana de Deterioração dos Termos de Troca. Nesta época presumia-se que os produtos de origem natural e finita tais como minerais, agrícolas e matérias-primas, teriam a tendência de encarecer os preços à medida em que fossem utilizados e, portanto, suas quantidades se reduzindo. Estes eram os principais produtos de exportação do Império Otomano. No entanto, não foi isto o que aconteceu. Pelo contrário, estes produtos foram perdendo cada vez mais valor, deteriorando assim, sua importância no mercado internacional.²⁴

²⁴ “The possibility that these changing price relations simply reflect relative changes in the real costs of the manufactured exports of the industrialized countries to those of the food and primary materials of the underdeveloped countries can be dismissed. All the evidence is that productivity has increased if anything less

Diante a esta evidência, a literatura estruturalista apontou várias causas deste fenômeno, mas a maioria delas apontam à repartição dos ganhos de produtividade como a causa principal. Singer argumenta que no mundo desenvolvido os ganhos de produtividade ficaram para seus produtores, em tanto que no mundo subdesenvolvido teriam ficado para os consumidores do mundo desenvolvido (CRESPO, 2012, p. 227).

Para Singer, os níveis de renda dos países desenvolvidos acompanhariam os níveis de sua produtividade, algo que não ocorre em países subdesenvolvidos. Prebisch acrescenta que a produtividade influenciou diretamente na produção de bens industrializados por parte destes países.

Em todas as economias a demanda por produtos, tanto manufaturados quanto industriais, cresce mais do que a oferta nas etapas ascendentes do ciclo e desce menos nas etapas descendentes. Assim, também as rendas, no início os lucros e a seguir os salários, crescem nas etapas ascendentes e descem nas descendentes(CRESPO, 2012, p. 230).

fast in the production of food and raw materials, even in the industrialized countries but most certainly in the underdeveloped countries, than has productivity in the manufacturing industries of the industrialized countries. The possibility that changing price relations could merely reflect relative trends in productivity may be considered as disposed of by the very fact that standards of living in industrialized countries (largely governed by productivity in manufacturing industries) have risen demonstrably faster than standards of living in underdeveloped countries (generally governed by productivity in agriculture and primary production) over the last sixty or seventy years. However important foreign trade may be to underdeveloped countries, if deteriorated terms of trade (from the point of view of the underdeveloped countries) reflected relative trends of productivity, this could most assuredly not have failed to show in relative levels of internal real incomes as well [...] Dismissing, then, changes in productivity as a governing factor in changing terms of trade, the following explanation presents itself: the fruits of technical progress may be distributed either to producers (in the form of rising incomes) or to consumers (in the form of lower prices). In the case of manufactured commodities produced in more developed countries, the former method, i.e., distribution to producers through higher incomes, was much more important relatively to the second method, while the second method prevailed more in the case of food and raw material production in the underdeveloped countries” (SINGER, 1950, p. 477-478 apud CRESPO, 2012, p. 228).

Assim ocorreu com o Império Otomano, que exportava matérias primas em geral e importava cada vez mais produtos manufaturados. Seus produtos primários foram perdendo valor diante dos valores cada vez maiores dos produtos os quais importavam da Europa, os quais também concorriam com quaisquer indústrias domésticas, dificultando seu desenvolvimento.

Como visto, o sistema de Dívida Pública otomana o deixou refém dos europeus, que controlavam seu Conselho de Dívida Externa. A partir do momento em que os países europeus lhe emprestavam dinheiro, cobraram também altas taxas de juros, além de obrigá-lo a pegar empréstimos mesmo quando não era necessário. Assim, países como França e Grã-Bretanha passaram a obter cada vez mais poder sobre as finanças otomanas. Apesar de o Tratado de 1838 não ter representado o primeiro tratado internacional otomano, suas características foram de romper monopólios otomanos e abolir restrições de importações (BIRDAL, 2010, p. 10).

Mesmo com as dificuldades de crescimento industrial, ou da falta de habilidade ou possibilidade governamental para estimular este processo, o contato com o mundo externo lhes trouxe artifícios que subsidiariam esta condição, como a construção de ferrovias, pelas potências estrangeiras. Como visto, através de acordos de guerra, após ajuda externa ao Império Otomano, algumas potências como a França e a Inglaterra passaram a obter certas vantagens nas suas relações com os otomanos. Como também abordado, era de interesse que estas mantivessem o território do Império integrado de modo a impedir a cobiça de outras potências que viessem a desestabilizar a ordem de equilíbrio europeia. Assim suas formas de Imperialismo se deram sob a imagem de amizades e concessões.

A construção de ferrovias era dada sob a forma de concessões a estes países, os quais as construiriam para melhor escoar as matérias primas para os portos e, em troca de realização de investimentos em infraestrutura no território otomano onde, assim receberiam acesso às matérias primas encontradas ao longo do caminho por onde estas ferrovias fossem construídas, além de outras vantagens, as quais serão melhor abordadas no Capítulo Quatro. Na realidade, as concessões sobre construção de ferrovias eram a representação de uma relação de benefício mútuo, tal como será abordado adiante.

Assim, apesar de crises financeiras e guerras, as exportações otomanas cresceram cinco vezes entre 1840 e 1913. Isto se deu devido à construção destas ferrovias, que

favoreciam o mercado externo em detrimento do mercado interno. Diferentemente do que ocorria nas Américas, o Império Otomano não era especializado apenas na exportação de uma única mercadoria, exportando uma gama variada de produtos para a Europa. As ferrovias também foram responsáveis pelo estabelecimento de populações que migravam dentro do território e, assim, acompanhavam o caminho do desenvolvimento destas ferrovias, ajudando a estabelecer cidades por onde eram construídas (PAMUK, 1987, p. 83-87). Assim, o sudeste da Anatólia (atual Turquia), incluindo Alepo (atual Síria), passaram a configurar as partes mais industrializadas e urbanizadas do território otomano (PAMUK, 1987, p. 97).

A construção de ferrovias esteve em maior parte sedimentada sobre as políticas da Dívida Pública Otomana, diminuindo a economia de subsistência e estimulando a entrada de produtos externos. O crescimento do comércio exterior em 1890 foi o grande responsável pelo investimento externo no Império. Neste contexto, o Império Otomano ia se perifizando cada vez mais (BIRDAL, 2010, p. 11).

A política econômica otomana buscava fornecer bens abundantes e baratos a fim de suprir suas populações urbanas, em particular, Istambul. Assim, mecanismos complexos de controle por parte do governo central foram desenvolvidos a fim de direcionar o fluxo destes bens. Interessante observar que, inclusive os povos nômades participavam desta organização fornecendo, por exemplo, lã e fios para a fabricação de tecidos. Assim, o governo central administrava tanto grandes cidades como Istambul, Alepo, Bursa e Salônica, como também, com cidades menores e, portanto, menos centrais, como Merzifon e com a região do Mar Negro. Enquanto isto, as guildas forneciam outros bens e serviços, cooperando em recolher impostos sobre as manufaturas para o governo central. Em troca deste serviço, recebiam privilégios, monopólios e assistência do governo central para a sua manutenção (QUATAERT, 1993, p. 6).

Quataert (1993) também destaca que não se deve observar a complexidade da produção manufatureira otomana levando-se em consideração apenas o funcionamento das guildas como representantes centrais deste setor. Apesar de estas terem sim declinado no século XIX, outras formas de produção e atividade industrial fora da organização de guildas existiam e costumam ser ignoradas por muitos historiadores. O pesquisador também destaca a dificuldade de acesso para a pesquisa, dado que muitas indústrias que existiam não estão contabilizadas em fontes do governo otomano, sendo necessária a busca de materiais alternativos para a pesquisa, portanto. Não devemos cair na falácia de que sua indústria

declinou tal como ocorreu com sua política. Sua proximidade com a Europa lhe trouxe, fatalmente, contato com as mudanças que ocorriam no continente europeu, principalmente após a Revolução Francesa. Dados pesquisados revelam que, em 1913, os níveis de produção manufatureira do Império eram maiores do que em 1800, porém, não havia muito além de sua indústria têxtil. No final do século, quando a Europa passava pela sua Segunda Revolução Industrial, o Império Otomano pouco podia lhes oferecer além de matéria-prima. Assim, a produção manufatureira otomana manteve-se forte durante o século XIX, apesar da depreciação de seus preços, das mudanças tecnológicas e até das tendências da moda, e da severa competição externa. Muito dos tecidos importados pelos otomanos eram provenientes da Inglaterra, causando problemas à produção interna. Apesar de o principal mercado para os tecidos otomanos ser doméstico, havia um nicho do mercado que fazia questão das roupas otomanas devido à sua qualidade diferenciada. Seus tecidos, inclusive, eram um pouco mais caros devido à sua qualidade e durabilidade, em geral, superiores às produções de seus competidores (QUATAERT, 1993, p. 8-25).

A partir dos Tratados de Livre Comércio de 1838-1841, o Império Otomano se viu forçado a aceitar importações vindas dos países os quais haviam selado estes acordos, tais como Inglaterra e França e, assim, suas indústrias nascentes nacionais faliram, mesmo que outras tantas tenham conseguido sobreviver a este cenário. Em troca, suas exportações cresciam de forma exponencial até 1870, quando houve a Grande Depressão, representando sua primeira fase de grandes exportações. Os anos da Guerra Civil Americana, onde os Estados Unidos deixaram de ser fornecedores de algodão devido ao conflito interno, deram ao Império Otomano grandes oportunidades de exportação desta matéria-prima. Desta forma, podemos ver o quanto o Império Otomano já estava conectado com o mundo comercial ao longo do século XIX (PAMUK, 1987, p. 99).

Enquanto na Europa surgiam classes sociais diferentes devido ao processo de industrialização, o governo otomano evitava à todo custo a criação de uma classe média poderosa, a qual poderia vir a comercializar com os europeus sem o controle do governo central e até mesmo desafiar sua soberania (PAMUK, 1987, p. 89). Desta forma, fora criado em 1858 o Código da Terra, para reconhecer de fato a distribuição das terras e seus donos, legalizando a responsabilidade destes sobre cada parcela que lhes correspondia. Este controle não foi realizado de forma efetiva sobre as tribos curdas, as quais conseguiram manter certa autonomia em relação ao sistema central no século XIX (PAMUK, 1987, p. 98).

Em 1863, o Império também tentou criar um banco, contudo, já sob influência francesa e britânica. Este banco chamado *Banque Impériale Ottomane* (BIO) passou a ter o privilégio de emitir notas. Como visto anteriormente, um dos principais problemas enfrentados pelo governo otomano eram as diferentes formas de circulação de metais e a falta de moedas como meios de pagamento de tributos. Dentre os maiores interesses do governo, que insistiu que este banco estivesse sob seu domínio, em Istambul, estava também o fortalecimento das suas Forças Armadas novamente. Outro interesse do governo era o de reconhecimento e credibilidade entre os países europeus. Em 1874 o banco já estava responsável pelo controle das finanças estatais (BIRDAL, 2010, p. 33). Uma questão importante era que, em pouco tempo, 70% das Dívidas Públicas otomanas pertenceriam apenas à França e à Inglaterra juntas (BIRDAL, 2010, p. 50).

Foram houve a criação de escolas para a agricultura, além de um Banco da Agricultura, em 1888. O objetivo destas intervenções do Estado era instruir a população a utilizar a agricultura com técnicas e teorias, onde cidadãos graduados fora do Império iriam lhes mostrar técnicas avançadas de agricultura, novas ferramentas e fertilizantes, enquanto o banco proveria os produtores com empréstimos e ajuda financeira para desenvolver seus programas (QUATAERT, 1994, p. 872). Enquanto o Império desenvolvia escolas para formação direcionada à agricultura, a Europa contava com universidades para formações mais técnicas como engenharia e medicina, além de desenvolvimento químico e farmacêutico avançado, como vimos com a Alemanha anteriormente, inclusive, com muitas mulheres ingressando nas universidades, se tornando profissionais fora do ambiente familiar, algo que, em muitos países, até hoje tal modificação ainda não se concretizou. Como podemos ver, inúmeras e rápidas foram as mudanças na Europa em um curto período de tempo. O Império não estava preparado para acompanhar todas essas mudanças.

Apesar de adoção do pensamento de livre comércio, o *laissez-faire*, por volta de 1867 até 1874, houve uma tentativa pela Comissão de Reforma Industrial de restabelecer os privilégios das guildas, em movimento oposto ao anterior, contudo, sem sucesso (QUATAERT, 1994, p. 763). Não havia um processo de estímulo ou de uma consciência industrial para a sociedade otomana. Um exemplo disto pode ser visto na seguinte passagem:

Given the relative scarcity of labor, availability of marginal lands, dominance of small peasant ownership and the limited nature of capital

accumulation in these regions of the Empire, transformation of large holdings into capitalist farms employing wage laborers on a year-round basis was unlikely. Instead, the large landowners preferred to rent their land out to sharecropper families who represented a relatively inexpensive source of labor power, particularly for the cultivation of crops which required labor year-round (PAMUK, 1987, p. 100).

Assim, apesar de a Anatólia, como vimos anteriormente, representar o principal centro urbano do Império, esta região ainda possuía relações feudais ou semi-feudais de trabalho e produção, devido aos fortes laços entre donos de terra e camponeses, ao contrário do que ocorria nas regiões costeiras do Mar Negro, onde laços de trabalho eram mais fracos (PAMUK, 1987, p. 101).

Durante o século XIX, a economia mundial mudou drasticamente, onde o poder de mercado passava da Inglaterra aos Estados Unidos, os quais também se tornaram parceiros comerciais do Império Otomano. Após 1870, a taxa de crescimento industrial da Inglaterra, equivalia apenas à metade das taxas de crescimento norte-americanas e da Alemanha, selando o fim da soberania inglesa em 1890. Assim, com a Alemanha representando uma das maiores potências mundiais, liderando a Segunda Revolução Industrial junto com os Estados Unidos, o Império Otomano passa a comercializar com a Alemanha, onde seu Imperador, Guilherme II e o Sultão *Abdulhamid II*, em relações de nível pessoal, trocariam benefícios econômicos, uma vez que a Alemanha, conforme veremos melhor no Capítulo Quatro, não havia demonstrado interesses territoriais assim como haviam feito França e Inglaterra.

Entre 1830 e 1850, a adoção de medidas liberais pelo Império Otomano levou a um processo que Pamuk (2009) chama de desindustrialização. Entre 1820 e 1870, suas principais manufaturas, as manufaturas têxteis, entraram em exponencial declínio. É o que o autor chama de desindustrialização. O momento em que o país, especializado em exportar bens provenientes da agricultura, passa a perder competitividade com outros países que exportam produtos de grande valor agregado, ou os manufaturados. Assim, com a adoção de práticas liberais, a economia do Império teria se tornado obsoleta (PAMUK, 2009, p. 3). Por outro lado, (QUATAERT, 1992) busca valorizar todos os processos em que o Império Otomano buscou responder aos desafios de industrialização, ressaltando que os autores costumam prender-se a comparações com países industrializados e suas grandes cidades, porém, destaca

que o Império Otomano cresceu muito a nível industrial no período em que é conhecido por sua decadência (QUATAERT, 1992, p. 3).

Como destacado anteriormente, após 1870 a taxa de crescimento industrial britânica foi apenas metade da taxa dos EUA e Alemanha. Já em 1890, a Inglaterra não conseguiu mais acompanhar tais taxas de desenvolvimento. Assim, excetuando-se Japão, EUA e Europa, o restante do mundo passava por esta fase desindustrialização, representando um declínio na contribuição aos produtos manufaturados. Produtos manufaturados vindos de países em desenvolvimento só voltaram a se expandir após o período após a Grande Depressão entre 1873 e 1896. Assim, entre 1876 e 1880, as exportações de produtos industriais de todos os países em desenvolvimento representavam apenas 1,5% do total do comércio mundial, crescendo para 5% entre 1896 e 1900 (QUATAERT, 1994, p. 771).

Conflitos externos tais como as Guerras Napoleônicas ou a Guerra Civil Americana igualmente interferiram no comércio otomano, pautado essencialmente em cereais e, posteriormente, em artigos têxteis, desde o algodão até tecidos e carpetes.

A partir de 1870, o Império passou a contar cada vez mais com produtos importados. Cerca de 80% dos bens consumidos dentro do Império eram importados. Entretanto, o comércio interno e a produção doméstica expandiam-se de igual forma. Parte deste sucesso se deve à abertura de limitadas, mas modernas fábricas as quais importavam tecnologia, especialmente no ramo têxtil. A chegada destas novas fábricas destruíram algumas outras que não conseguiram se modernizar e também afetaram a produção manufatureira que era a base de toda a produção têxtil otomana (PAMUK, 1987, p. 118).

Pode-se inferir que o início das atividades manufatureiras do Império Otomano se deu em 1840, tal como ocorreu com a Alemanha. Suas indústrias estavam majoritariamente direcionadas a demandas governamentais e militares. Este processo se deu inspirado na administração de *Mohammed Ali* sobre o Egito, apoiado pelo Palácio e pelos militares que, contudo, não conseguiu perdurar por muito tempo após 1850, sofrendo de intensa competitividade europeia. Esta onda modernizante no Egito iniciou-se após as invasões napoleônicas no Egito em 1798, onde a região abriu-se a influências externas, adotando uma posição manufatureira dentro do Império. Assim, o Egito desenvolveu-se tão rapidamente que acompanhou à altura europeia o período de Primeira Revolução Industrial, comportando-se inclusive, como uma concorrência aos britânicos. Configurou-se também como uma ameaça

ao próprio Império Otomano, desafiando a soberania do Sultão ao reformar-se também militarmente. A segunda onda de industrialização já se deu por meio de investimentos do capital privado, sob condições de livre comércio e muito pouco protecionismo. Assim, as formas de transporte e seus custos, a disponibilidade de matérias primas, principalmente o algodão e baixos salários, constituíram a base para esta segunda fase de industrialização. Desta vez, o Estado não estava como o principal influenciador e as guildas se opunham a tal processo. Assim, as indústrias têxteis foram as principais indústrias do Império Otomano durante o século XIX. De fato, estas indústrias trouxeram desemprego aos camponeses e artesãos, porém, não podem ser avaliadas com clareza como uma forma de desindustrialização já que trouxeram tecnologia e modernização à indústria otomana (PAMUK, 1987, p. 126-128). O comércio com a Europa Oriental intensificou-se muito entre 1850 e 1870, praticamente dobrando suas trocas. Contudo, após a Grande Depressão de 1873, houve uma relativa estagnação na Europa, reduzindo sua produção e, conseqüentemente, a demanda europeia por produtos e alimentos otomanos (QUATAERT, 1994, p. 828-829).

É de grande significância entender que a produção manufatureira otomana era baseada em atividades domésticas, baseadas em unidades familiares de produção. Eram unidades simples e nucleares. Cada unidade era composta por uma média de seis pessoas (QUATAERT, 1994, p. 784-785). Com a chegada das indústrias, houve uma mudança evidente e significativa para este modo de produção. Para defender-se, portanto, da modernização advinda do contato com o mundo exterior, o Império passou a adotar o protecionismo por volta de 1860, o que viria a causar uma quebra na economia britânica e, conseqüentemente, um grande impacto em sua hegemonia exercida a nível global. Contudo, apesar do esforço para proteger-se internacionalmente, dentro de seu território ainda haviam desafios a serem superados de modo a criar e consolidar seu próprio mercado nacional, onde suas tarifas domésticas seriam abolidas somente em 1874, onde a Câmara de Comércio conseguiria, finalmente em 1894, abolir tarifas de transportes por mar sobre importantes artigos comerciais tais como cereais, por exemplo (QUATAERT, 1994, p. 826).

Diferentemente da Alemanha, como podemos notar, o Império não possuía internamente uma livre circulação de mercadorias, em grande parte devido aos subpoderes locais. Porém, estes impostos eram a principal forma de arrecadação do governo e contribuíram para a administração central embora não estivessem contribuindo para a

ascensão do Império Otomano enquanto potência forte e unificada, o que era desejado para que o Império conseguisse lidar com a competição internacional.

Caminhando para o fechamento deste tópico, temos abaixo um apanhado das atividades industriais otomanas durante o século XIX:

Embora a sua relação com o comércio internacional fosse de grande importância para a sua economia, este representava apenas 2,5% de todo o comércio do Império, em contraste com os 7,5% representados pelo comércio interno. A maior parte do comércio interno era dominada por povos islâmicos, que comercializavam também com o Irã e a Índia. Houve, inclusive, muitos conflitos entre os muçulmanos que controlavam atividades internas comerciais e estrangeiros não muçulmanos por controle destas atividades. Contudo, já no final do século XIX, estrangeiros eram quem controlavam a maior parte do comércio internacional. Temos que, entre 1840 e 1914, o valor de exportações otomanas cresceram nove vezes enquanto suas importações aumentaram dez vezes. Após 1870, seu papel como exportador, contudo, entrou em decadência devido à Grande Depressão de 1873 a qual trouxe uma forte deterioração dos seus termos de troca onde o preço de seus bens primários manufaturados exportados caiu 48%. Sucedendo a este período, seus preços subiram 14% após 1896, contudo, sem muita significância para sua economia, alternando em períodos de expansão e depressão. Em 1850, as províncias otomanas próximas à Europa representavam os primeiros lugares no comércio internacional do Império, seguidos pela Anatólia, a qual ocupou o primeiro lugar devido à Guerra da Crimeia, que envolveu principalmente estas províncias europeias do Império Otomano. Por fim, o comércio têxtil ocupou posição de grande importância até 1870, cabendo destacar que tapetes representavam o único bem otomano manufaturado de grande significância exportado até 1860. Passando o posto para o gênero alimentício após este período. A agricultura passou a representar 90% de todas as suas exportações. Até 1860, a França era o maior parceiro comercial otomano, recebendo 30% de todas as exportações otomanas. Em seguida, a Grã-Bretanha passaria a ocupar tal posição nos anos seguintes, conjuntamente à Alemanha. Dos produtos exportados pelo Império, sua grande maioria se destinava à Grã-Bretanha, França, Alemanha e Áustria, representando 60 ou 70% de suas exportações. Outros parceiros comerciais importantes eram os Estados Unidos, Rússia e, das províncias perdidas pelo Império, Bulgária, Sérvia e Grécia mantiveram relações comerciais próximas com os otomanos (QUATAERT, 1994, p. 830-835).

Assim, podemos concluir que o Império Otomano foi essencialmente, em termos financeiros, uma potência agrária desde o seu início até seu fim. Dada esta organização de sociedade agrária e dada a grande extensão de seu território, havia pequenos subgrupos os quais controlavam a terra, junto com o governo central, tais como os abordados anteriormente como a *Ulema*, os *Ayans* e os Janízaros. O governo foi adaptando-se às mudanças provenientes de sua relação com o comércio mundial, tais como a Lei das Terras de 1858, para melhor acompanhar a produtividade das atividades agricultoras que participavam tanto do comércio interno como externo, com cada vez mais importância. Afim de obter as mudanças necessárias à modernização pela qual o Império seria obrigado a passar afim de conseguir sustentar-se diante de sua relação com o mundo exterior, era de extrema importância romper com estes subgrupos de poder, que eram contrários à qualquer tentativa de modernização afim de manter seus privilégios. Assim foi com os Janízaros em 1826.

A partir do momento em que o Império passou a depender de recursos e ajudas estrangeiras para vencer seus conflitos militares ambiciosos vizinhos, sedentos por uma parcela de seu território, logo após notarem uma sequência de derrotas militares do maior exército da Europa e Ásia já teve, o Império então, passou a ter a obrigatoriedade de abrir-se ao mercado internacional, através de Tratados de Livre Comércio ou concessões para a construção de infra-estrutura por parte destes países que o ajudaram, interessados em explorar os inúmeros recursos naturais presentes no território otomano.

O Império não conseguiu se adaptar na mesma velocidade em que as mudanças comerciais e militares ocorriam na Europa, a qual representava seu principal parceiro comercial. Suas derrotas militares despertaram a atenção de vizinhos ambiciosos por seu território e, conseqüentemente, afim de manter o equilíbrio na balança de poder europeia, potências como França e Inglaterra, eventualmente saíram em socorro da integridade do Império afim de evitar o surgimento de quaisquer outras grandes potências que poderiam vir a desequilibrar este jogo de poder no qual o continente modernizado estava organizado. Tais ajudas, forçaram a abertura do Império para o mercado internacional, obrigando-lhe a se adaptar às mudanças que chegavam junto com tais aberturas.

Apesar das observações dos principais autores abordados neste capítulo de que não houve um retrocesso nas manufaturas otomanas, havendo, pelo contrário, uma evolução na sua produção e indústria, estas melhorias não foram suficientes para acompanhar a corrida europeia pelo capitalismo e seus frutos imperialistas. Assim o Império Otomano, ao invés de

tornar-se um agente deste novo modelo, tornou-se presa destes interesses europeus. Como vimos, o mundo passava por um processo de expansão capitalista, necessitando cada vez mais de recursos que subsidiassem seu desenvolvimento industrial. Era o momento de ascensão do Capital Financeiro e a véspera do maior conflito Imperialista dos tempos modernos, o qual seria deflagrado em terras otomanas e o qual levaria ao seu definitivo fim.

Um dos grandes desafios à manutenção do Império Otomano entre as grandes potências foi a debilidade de seus navios, preparados para o Mar Mediterrâneo e não para o Eixo Atlântico, que foi para onde o comércio mundial começou a se direcionar após a expansão europeia (PALMER, 2013, p. 16).

Um outro empecilho à continuidade de sua expansão foram fronteiras naturais e disparidades militares com outras potências expansivas. Entretanto, sua expansão para os Balcãs não contava com estes bloqueios naturais. Apenas uma barreira artificial fora criada pelos Habsburgos no fim do século XVI, a qual ficou conhecida por ser uma “fronteira militar” através da Croácia Ocidental (PALMER, 2013, p. 16-17).

Junto com a chegada de tecnologias do oeste, navios a vapor chegaram ao Império, onde seu número crescera rapidamente em torno de 15 vezes entre 1850 e 1890, triplicando nas duas décadas seguintes. Sistemas de bonde e de luz elétrica também invadiam o Império. Rodovias conectavam os Balcãs, a Anatólia e as Províncias árabes, trazendo melhorias para a agricultura, carregando 14 milhões de passageiros, facilitando a criação de indústrias nas cidades. Junto com a circulação de pessoas, circulavam também as ideias. (QUATAERT, 1992, p. 2).

No século XX o Império Otomano havia sido reduzido a uma porção de terra entre Edirne e Istambul, ambos dentro do território da atual Turquia. Enquanto na década de 1850, mais de 50% dos muçulmanos viviam na área dos Balcãs. Após 1900, apenas 20% destes viviam em território europeu. Guerras contra os balcãs, especialmente contra a Rússia e os Habsburgos, contribuíram para minar o território otomano (QUATAERT, 2005, p. 54). Isto demonstrou que toda a sua força militar, a qual tinha uma grande importância em se tratando de defesa da integridade do Império, estava decaindo rapidamente. Com isto, a aproximação com outros países afim de proteger esta integridade tornou-se essencial.

A estrutura econômica do Império Otomano não era madura o suficiente para suportar a construção de ferrovias e, por isso, concediam a construção de ferrovias a outras potências

amigas, como a Inglaterra, que conseguiu a primeira concessão para construção de ferrovias em 1856 para construir a ferrovia *Ismir-Aidin*, na Anatólia. Em troca, o Império Otomano dava aos britânicos direitos sobre as matérias-primas encontradas nesta região e o mercado consumidor em potencial desta região. Logo, a Inglaterra viria a construir também a ferrovia *Ismir-Kasaba*, consolidando grande influência nesta região. Deste modo, a Inglaterra conseguiu adentrar com seu capitalismo nesta região(OZYÜKSEL, 2016, p. 5).Posteriormente, outros países tais como a Alemanha, a qual será abordado o seu caso no Capítulo Quatro, buscariam por estas concessões e vantagens, desencadeando grandes conflitos na balança de poder europeia.

Assim, enquanto a Europa desenvolvia suas indústrias, demandando metais e minerais, a Turquia Asiática representava o sonho dos europeus, rica em praticamente tudo o que a industrialização exigia como chumbo, cromo, zinco, cobre e petróleo líquido, já descoberto em Mosul em 1871, aparentando ser uma fonte inesgotável deste recurso (MCMEEKIN, 2011, p.54).

Como visto, em 1875, a Turquia Otomana já havia declarado falência, deixando sua economia sob supervisão europeia. Com incontáveis fontes de recursos naturais passou, então, a ser um dos principais alvos da expansão Imperialista europeia. Devido aos favores e dívidas de guerra, tornou-se refém daqueles que contribuíram evitando seu desmantelamento, o qual fora apenas postergado uma vez que era inevitável o seu fim. Como podemos ver em O Poder Global:

A guerra e a preparação para a guerra são o instrumento em última instância de conquista e acumulação de poder e, também, de defesa e preservação do poder e tendem a se transformar em atividades “crônicas” dentro deste sistema. Como dizia Maquiavel: a preparação permanente para a guerra deve ser a atividade principal de todos os príncipes, porque, no “jogo das guerras”, não existe espaço para poderes “apáticos”, só existem os poderes que conquistam e os que defendem. Ou seja, no universo dos poderes soberanos que se formaram na Europa, a acumulação do poder foi sempre uma necessidade inevitável, permanente e absoluta. Por isso, ao estudar as guerras europeias do século XVIII, Norbert Elias concluiu que, naquele mundo, “quem não sobe, cai” e, portanto, a expansão de poder era uma condição necessária e indispensável da sua própria manutenção, por meio do “domínio sobre os mais próximos e sua redução ao estado de dependência”. Nesse tipo de sistema, portanto, todos os poderes soberanos são e

serão sempre expansivos, propondo-se em última instância a conquista de um poder cada vez mais global, até onde alcancem os seus recursos e suas possibilidades e, independente de quem os controle, em distintos momentos de sua expansão (FIORI, 2007, p. 18)

Assim, na busca pela manutenção de seu Poder Global, o Império Otomano não conseguiu se modernizar à altura das transformações ocorridas externamente ao seu território dados os inúmeros motivos citados neste tópico. Deixou-se relaxar no período de longa paz entre 1739 e 1768, mesmo após ter evidenciado derrotas militares contra os Habsburgos e russos, permitiu que poderes locais ou de subgrupos associados ao poder central, interferissem na centralização das burocracias e administrações do governo. Desta forma, tornou-se refém dos seus aliados em guerras, abrindo seu mercado e portos, permitindo a concorrência externa para suas manufaturas domésticas. Além disso, com a chegada das ajudas europeias, também chegavam influências do Novo Mundo, o qual havia passado por rápidas mudanças provenientes de revoltas populares, tais como os movimentos nacionalistas, que seriam um dos principais bastiões da queda do Império Otomano.

Enquanto um poder hegemônico se encontra em tal posição, os demais poderes não deixam de existir e, portanto, em busca pelo Poder Global, se armam fortemente numa preparação constante para a guerra, afim de estarem preparados para quaisquer disputas de poder que possam lhes tomar seus *Status Quo*. Estas potências vinham do continente europeu, seu vizinho e tomariam a posição privilegiada daquele que deixou de se preparar para a constantemente para a guerra.

CAPÍTULO 3 – OS INTERESSES GEOPOLÍTICOS E O ATRASO DA ALEMANHA NA DISPUTA COLONIAL

3.1 – A CONSOLIDAÇÃO DOS MERCADOS CAPITALISTAS E A CORRIDA IMPERIALISTA

Neste tópico será abordado, inicialmente, o processo pelo qual a Europa passava e que, ao mesmo tempo, estimulava suas ambições em direção a outras colônias ao redor do mundo e, em especial em nossa pesquisa, ao Império Otomano. Em disputas geopolíticas, podemos

dizer que os focos das disputas estão nos Balcãs e no que ficou conhecido por Questão Oriental. Este processo envolvia o nascimento de um novo modelo de acumulação de capital, onde os bancos tinham um forte papel onde financiamento de grandes mudanças na infraestrutura, tal como visto no tópico sobre a industrialização alemã. Podemos dizer, portanto, que o cenário deste contexto é a ascensão do capitalismo como forma de organização econômica mundial.

Esta época, portanto, trata-se de um período em que os capitais se expandem pelo mundo todo, aumentando os número de conflitos, onde existe uma sustentação dos bancos e onde há uma vasta literatura, tal como a literatura marxista a qual aponta que existe uma nova fase do Capitalismo, liderada por estes bancos, a qual ficou conhecida por Imperialismo. Esta corrente então é apenas uma das correntes que buscam entender este período e dentre seus autores mais conhecidos estão Hilferding, em *O Capital Financeiro*; Lênin, em *O Imperialismo, etapa superior do capitalismo* e Bukharin, em *A Economia Mundial e O Imperialismo*, por exemplo. Temos, portanto, que a Ferrovia Berlim-Bagdá seja um dos produtos deste avanço Imperialista que ocorria na Europa.

Temos que neste particular momento da história, tornou-se necessário cada vez mais investimentos para se iniciar um negócio, havendo assim, a necessidade de criação do sistema de venda de ações, que permitiria um maior fluxo de capitais. Por sua vez, as indústrias tenderiam à união e ao monopólio visando acabar com a livre concorrência devido às grandes diferenças nas taxas de lucros e esta união das indústrias levaria, conseqüentemente, à uma união dos bancos que as financiavam. Quanto mais concentrados, maior a possibilidade de promoção dos seus interesses. Assim, surgiram movimentos como os trustes, associações monopolistas, cartéis e *holdings*. Esta tendência ao monopólio pôs o comércio em plano bastante secundário onde os comerciantes passaram a ser submetidos a este modelo. Numa relação mútua, as indústrias passavam a ser cada vez mais dependentes dos bancos enquanto estes deveriam mobilizar uma quantidade cada vez maior de capital para as indústrias, tornando-se capitalistas industriais e, por fim, o Capital Financeiro seria a transformação deste Capital Bancário em Capital Industrial. Contudo, este processo de grandes lucros e do próprio “protecionismo empresarial” criados através do processo de cartelização, levavam a uma contradição na qual o grande crescimento de lucros e de capitais não encontrava mais formas de continuar se expandindo gerando, portanto, uma necessidade de exportação destes capitais.

Assim, a busca por novos territórios econômicos tornava-se iminente e cada vez maior (HILFERDING, 1985).

Conseqüentemente, avanços tecnológicos colocaram a Alemanha, já unificada, em uma posição de questionar a partilha destes territórios econômicos, tal como vinha acontecendo com a África desde 1880, sendo um dos processos desencadeadores da Primeira Guerra Mundial.

Os métodos violentos pertencem à essência da política colonial que, sem eles, perderia seu sentido capitalista e constituem também um componente integrante da mesma política, assim como a existência de um proletariado explorado é conditio sine qua non do capitalismo. Levar a cabo uma política colonial, eliminando seus métodos violentos, é uma ilusão tão pouco séria quanto pretender suprimir o proletariado, conservando o capitalismo(HILFERDING, 1985, p. 300).

É neste contexto, nestas borbulhas de corrida Imperialista que a região da Alemanha se via pressionada a se industrializar por completo e se unificar, caso contrário, tornar-se-ia vítima de seus vizinhos, simbolizando um território a ser disputado e colonizado, submetendo-se às leis Imperialistas e, por fim, arruinando quaisquer chances de tornar-se um estado forte dentro da Europa. Vimos o tamanho esforço dos líderes nacionais em planejar a União Aduaneira, a integração territorial e os acordos de guerra, todos direcionados ao fim unificador territorial e nacionalista.

“Quanto mais desenvolvido está o capitalismo, quanto mais sensível se toma a insuficiência de matérias-primas, quanto mais dura é a concorrência e a procura de fontes de matérias-primas em todo o mundo, tanto mais encarniçada é a luta pela aquisição de colônias” (LÊNIN, 2011, p. 209).

Por fim, o autor observa a necessidade implícita do capitalismo monopolista de se expandir e prevê que quando todas as terras do planeta estiverem divididas, não haverá mais como conquistar, havendo assim a troca de territórios conquistados entre os países dominantes e uma busca cada vez maior e mais acirrada por matérias primas quanto maior for o nível deste modelo capitalista.

Assim como Lênin, Bukharin conclui que o Imperialismo é a fase de predomínio do Capital Financeiro e acrescenta a ideia de economias nacionais concorrentes dentro de uma economia mundial, explicando que o desenvolvimento dessas economias nacionais levaria fatalmente à necessidade de exportação desses capitais, internacionalizando-os, o que seria de fato, o Imperialismo. O autor eleva a divisão social do trabalho ao nível interestatal de Divisão Internacional do Trabalho, a qual revela a desigualdade de forças produtivas, dividindo o mundo entre os países capazes de exercer o Imperialismo e os países que deveriam se submeter a este novo modelo organizacional do mundo capitalista. Assim, o autor observa que os países mais desenvolvidos e, portanto, capazes de exercer o Imperialismo, acumulariam dentro de si, maior capacidade de reprodução deste capital, gerando uma superprodução, ocasionando a busca por maiores fontes de lucro, impulsionando a busca por novos territórios. (VEIGA, *On-line*, 2012).

Bukharin sinaliza que o Capital Financeiro representa os grandes empresários, guiados pelo lucro e que, se for preciso se unir ao Estado para suprir suas necessidades, necessitando do poderio militar estatal, não o hesitará. Assim, o autor, assim como Lênin, diz que “O domínio do Capital Financeiro pressupõe o Imperialismo e o militarismo. Nesse sentido, o militarismo é um fenômeno histórico tão típico quanto o Capital Financeiro.” (BUKHARIN, 1984, p.120).

Nesse sentido, Bukharin também é considerado um autor marxista da Teoria do Imperialismo, junto de Lênin e Hilferding. Em sua visão, a guerra aparece como importante aspecto dessa necessidade de reprodução de capital, representando não apenas chances de novos mercados, mas também, representando a destruição de forças produtivas locais, permitindo a posterior expansão das forças produtivas do país vencedor sobre o território dominado.

Assim, temos que todo o contexto de ascensão do Capital Financeiro e, portanto, necessidade de expansão territorial – fomentada pelo crescimento de bancos como financiadores de grandes projetos de infraestrutura, os quais, numa espiral evolutiva, contribuíam para o crescimento do Estado Nacional enquanto ator internacional, onde este mesmo Estado expandia seus poderes, necessitando de mais investimentos numa mistura de capital público e privado – foi a moldura tanto para a aproximação da França com o Império Otomano e, posteriormente, da Alemanha com o Império Otomano. A seguir, abordaremos o

contexto geopolítico deste período anterior à Primeira Guerra, onde o Império Otomano fora um dos principais alvos, assim como a Alemanha.

3.2 – A GEOPOLÍTICA E AS DISPUTAS PELO IMPÉRIO OTOMANO

Neste capítulo, pretende-se apresentar a conjuntura política que levou à aproximação entre a ascendente Alemanha Imperial de Guilherme II e o decadente Império Otomano de *Abdulhamid II*. O Império cujo diversas potências europeias desejavam uma porção de seus territórios em um momento de expansão capitalista e onde, ao mesmo tempo, a estabilidade do oriente era primordial para o equilíbrio na Europa.

Assim, retornaremos um pouco na história pontuando alguns dos momentos principais que marcaram sua decadência e que colocaram o Império em uma situação de dívida com a Europa, fazendo com que este se tornasse vulnerável às decisões e interesses dos grandes governantes europeus até que o Império finalmente deixasse de existir no século XX.

Pode-se resumir que todo o processo de esfacelamento do Império Otomano se deu diante do cenário de avanço da Rússia e dos Habsburgos austríacos sobre os Balcãs. A Europa havia se organizado no Congresso de Viena em 1815 após as invasões napoleônicas com a Santa Aliança, composta por Áustria, Prússia e Rússia. Somadas estas potências à França e Inglaterra, temos o chamado Concerto Europeu, uma designação dada às cinco Grandes Potências da Europa as quais regiam o equilíbrio no continente, onde a Grã-Bretanha representava sua fiel da balança, sempre articulando suas posições políticas de modo a não deixar que nenhuma outra potência se fortalecesse a ponto de colocar seu *Status Quo* em evidência (SARAIVA, 2012).

A Rússia frequentemente questionava esta condição superior pertencente à Inglaterra na Europa. Enquanto uma potência representava o maior poder naval do mundo, a outra, com grande extensão territorial, representava o maior poder terrestre da época, evidenciando o debate geopolítico entre Halford Mackinder e Alfred Mahan.

Mackinder é um dos teóricos mais influentes acerca do tema desta pesquisa. Sua teoria faz parte deste contexto cultural e intelectual, faz parte também do mesmo contexto em que surgiram as teorias marxistas do Imperialismo e destaca-se por ser o teórico geopolítico do poder terrestre. O autor escreve em meados do século XIX e XX sobre a relação entre a

geografia e a política adotada pelos países, ou seja, “uma história universal baseada na causalidade geográfica” (MELLO, 1999, p.32). Sua visão baseia-se no advento das potências terrestres diante da decadência dos poderes marítimos. Assim, o debate entre o poder marítimo e o poder terrestre torna-se essencial para a compreensão de sua teoria.

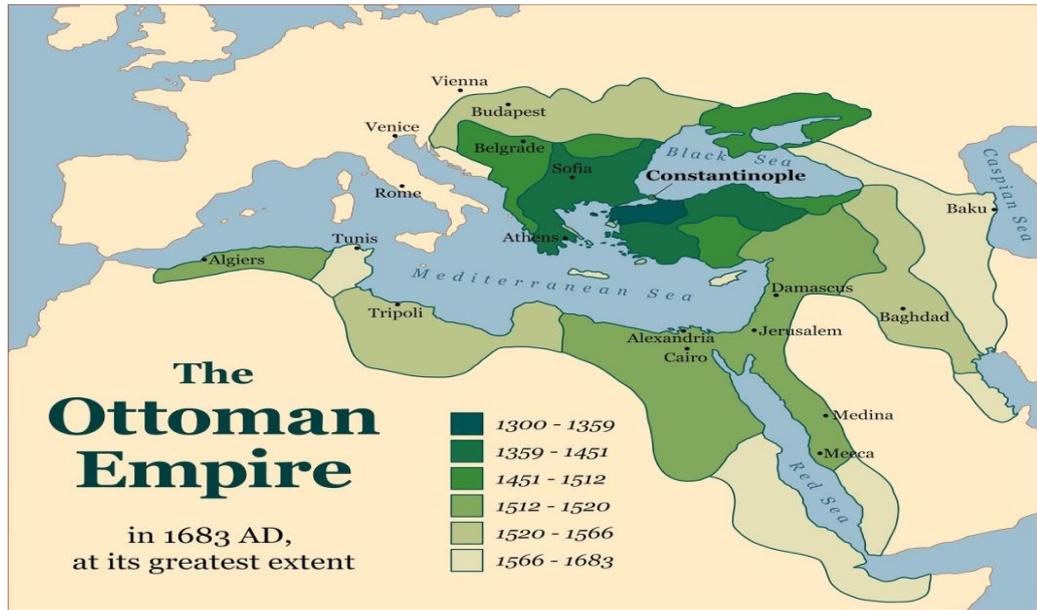
“As potências terrestres utilizavam-se de sua posição central e de suas linhas interiores para se expandir em direção às regiões periféricas e conseguir saídas para os mares e oceanos”, como é o caso da Rússia até os dias atuais. Já “as potências marítimas apoiavam-se em sua posição insular e em suas linhas exteriores para dominar as regiões litorâneas e manter as potências terrestres encurraladas dentro dos limites de sua posição mediterrânea”, como é o caso da Inglaterra e, visivelmente sua postura em direção às tentativas da Rússia sobre o Império Otomano neste período em questão (MELLO, 1999, p. 37).

Segundo Mackinder, a Europa seria uma península da Eurásia, a qual ele considera uma Área Pivô (Pivot area) a qual chamou de Coração Continental (*Heartland*), cercado por 4 penínsulas: a Europa, o Oriente Próximo, a Índia e a China. O *Heartland* é, portanto, uma região euroasiática cujas fronteiras coincidem geopoliticamente com a Rússia no início do século XX. Esta porção de terras representava a maior área de planícies de todo o globo terrestre com rios que desembocavam em diversos mares. Todas estas características tornavam esta região uma fortaleza contra o avanço do poder marítimo de potências insulares como a Inglaterra (MELLO, 1999, p. 43-56).

Já o Império Otomano estaria na parte considerada por Mackinder como *Rimland*, onde ocorreriam os maiores conflitos em direção ao controle pelo *Heartland*, já que esta estaria circundando o *Heartland*.

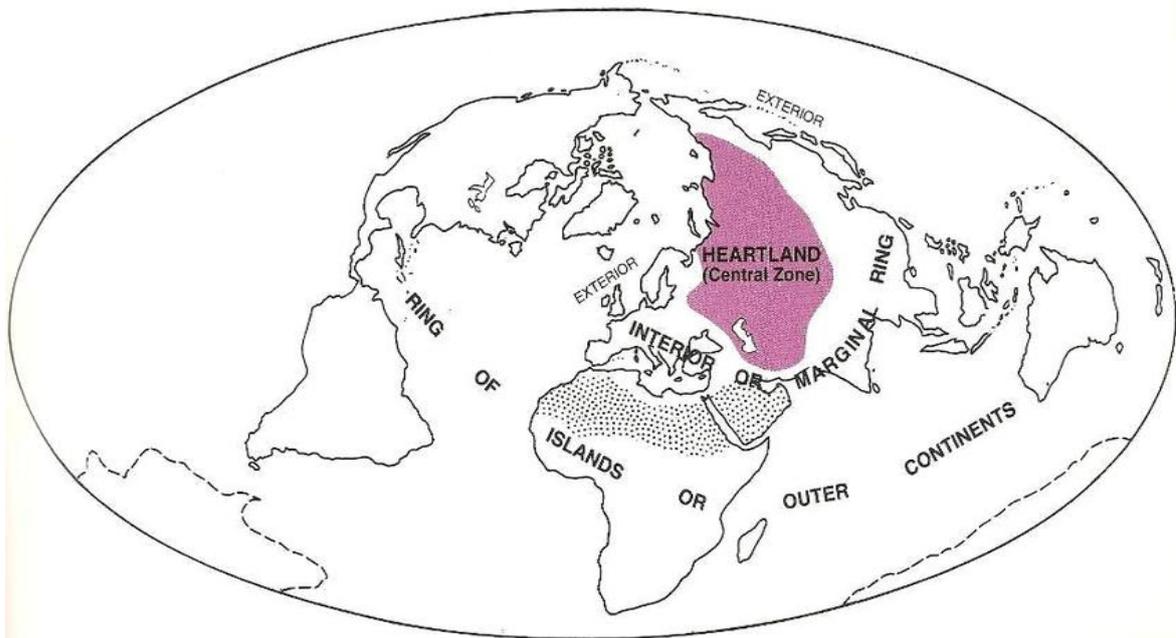
Assim, temos a máxima de sua teoria na famosa citação: “Quem domina a Europa Oriental controla o *Heartland*; quem domina o *Heartland* controla a *World Island*; quem domina a *World Island* controla o mundo” (MELLO, 1999, p. 56). E o *Heartland* representa a Europa e, conseqüentemente, uma significativa porção dos territórios europeus ocupados pelo Império Otomano, como podemos ver nos dois mapas abaixo:

Mapa 8 – Território Otomano e o *Heartland*



25

Mapa 9 – Espaço Geográfico do *Heartland*



26

²⁵Disponível em: <https://www.worldatlas.com/articles/why-did-the-ottoman-empire-fall.html>. Acesso em: 27 de dezembro de 2018.

²⁶Disponível em: https://www.researchgate.net/figure/Comparing-Mackinders-Heartland-Source-G-Chaliand-J-P-Rageau-Strategic-Atlas_fig3_282007294. Acesso em: 27 de dezembro de 2018.

O momento da pesquisa de Mackinder coincide com o período desta pesquisa. Mackinder validou sua teoria ao final das duas maiores guerras do último século, evidenciando que a região do *Heartland* era a região que sofreria maior disputa por aqueles que estariam em busca de um poder mundial e, assim como sabemos, a Alemanha era uma dessas potências, como bem destaca McMeekin (2011) e também, assim como é de conhecimento geral, a Alemanha está no centro destas duas guerras mundiais.

Mackinder também destaca o potencial que uma Alemanha unificada representava para a conquista do *Heartland*.²⁷ O autor cita que a Alemanha desestabilizou o equilíbrio da balança de poder europeia, conquistado em 1815. Ao se unificar em 1870, este país passou a representar uma grande potência, com condições militares comprovadas ao vencer a França em sua guerra de unificação e, possivelmente, de conquistar o continente. Com grande capacidade de expansão terrestre não só por sua posição central na Europa mas, principalmente por conta de seu intenso investimento em ferrovias, e com uma frota marítima capaz de enfrentar a Inglaterra, a Alemanha representava uma potência anfíbia, algo muito forte diante das possibilidades de poder inglês ou russo. A ruptura do equilíbrio de poder na Europa causada pela Unificação Alemã colocaria em perigo tanto a segurança insular como a supremacia britânica, o que viria a ser o espotim para a Primeira Guerra Mundial (MELLO, 1999, p. 39).

Mackinder (1942) então destaca que a Grã-Bretanha acomodou-se em seu domínio pelos mares, cega ainda por sua vitória na Batalha de Trafalgar contra a França Napoleônica e a Espanha. Na Era Bismarckiana, o centro da Europa Oriental estava sendo trocado de Petrogrado para Berlim. Não coincidente, a Primeira Guerra Mundial estourou com uma revolta dos eslavos contra a Alemanha, ou germânicos em geral. Esta situação iniciou-se em 1878 quando a Áustria anexou a Bósnia-Herzegovina e quando a Rússia fez uma aliança com a França em 1895. Assim, a Tríplice Entente não foi resultado do acaso, mas sim, de uma rápida percepção francesa sobre a ameaça que a Alemanha viria em breve representar. Enquanto a Grã-Bretanha contava com sua confortável condição insular, a Europa Ocidental contava com duas condições: insular e peninsular, livre para contra-atacar outras potências e para ir em direção ao *Heartland*. Assim, as políticas britânica e francesa estavam certas quanto à Rússia, que dominava o controle da Europa Oriental. Contudo, com a transferência

²⁷“A reunificação alemã, a julgar por sua lógica, em vez de conduzir ao renascimento da Europa Central, levaria muito simplesmente à retomada da disputa pela Europa e, por conseguinte, pelo *Heartland* eurasiático” (KAPLAN, 2013, p. 11).

desta capacidade de influência para Berlim, a ameaça sobre o controle dos eslavos e do *Heartland* aumentava (MACKINDER, 1942, p. 98-99).

Thus far we have been thinking of the rivalry of empires from the point of view of strategical opportunities, and we have come to the conclusion that the World-Island and the Heartland are the final geographical realities in regard to sea-power and land-power, and that East Europe is essentially a part of the Heartland(MACKINDER, 1942, p. 99).

Assim, temos que a intensa construção de ferrovias na Alemanha transformou-a em uma grande ameaça à Inglaterra. Sua capacidade de expansão territorial, ou até mesmo de influência, tal como seria com a Ferrovia Berlim-Bagdá a qual Guilherme dizia não possuir interesses colonizadores, colocaram a supremacia naval britânica em xeque, desestabilizando os poderes europeus.

Dada esta breve apresentação geopolítica que embasa nossa pesquisa, a seguir, abordaremos alguns dos principais momentos de tensão os quais envolvem a Rússia, os Habsburgos e o Império Otomano, onde a Rússia buscava sua saída para as águas quentes. Em contraposição, a Inglaterra, reticente do fortalecimento russo e alemão, eventualmente viria a defender a integridade do Império Otomano ainda que viesse a dominar regiões dentro do seu território. Este capítulo tratará dos aspectos geopolíticos que envolvem as relações entre as principais potências europeias do século XVIII e suas relações entre si e com o Império Otomano afim de que, no próximo Capítulo, apresentemos as relações de aproximação entre a Alemanha e o Império e as consequências desta relação para o mundo o qual vivemos hoje.

3.3 – INTERESSES GEOPOLÍTICOS RUSSOS E AUSTRÍACOS

A derrota na Batalha de Viena em 1683, vista anteriormente, não foi por si só o principal problema para o Império Otomano, que já havia perdido milhares de homens em conflitos anteriores e, mesmo assim, havia reconstruído seus exércitos pouco tempo depois. Mas sim, as consequências desta derrota, as quais sinalizavam a fraqueza do Grande Império.

A seguir, portanto, realizaremos um breve recuo histórico afim de conectarmos o momento desta virada militar até o segundo momento de notável fraqueza otomana, ou seja,

sua derrota econômica, que se iniciou com a Guerra da Crimeia, onde o Império perdeu de vez sua capacidade de controlar suas próprias finanças, ficando à mercê dos interesses europeus. Assim, temos que os dois grandes momentos que influenciaram na decadência otomana se deram por conflitos contra os russos e os Habsburgos.

Logo após a derrota em Viena, subiu ao trono *Mustafa II*, com planos fortemente direcionados a combater a Áustria. Planos estes que mais uma vez falharam até que Inglaterra e Holanda decidiram arbitrar a Questão Oriental, resultando em um acordo de paz celebrado em *Karlowitz* (hoje *Sremski Karlovci* na Sérvia) onde ficou estabelecido que os otomanos fariam concessões comerciais aos austríacos e davam o direito Católico de professar a fé em terras do Sultão. O Império ainda perdeu a Hungria para a Áustria além de toda a Transilvânia. Os venezianos ficaram com Dalmácia (hoje na Croácia) e Peloponeso (na atual Grécia), este último, apenas até 1718 com a Paz de *Passarowitz* e, com o Tratado de Constantinopla, em 1700, os russos também confirmaram suas fatias de terras como *Azov* e uma baixa de *Dniester* ao mesmo tempo em que o Sultão desistia da posse da Polônia e da Ucrânia de vez. Contudo, a Paz de *Passarowitz* não modificou de forma decisiva as fronteiras como pretendiam os negociantes europeus. As disputas pelo Mar Negro e nos Balcãs estavam em estágio ainda muito inicial. A Paz deu ao Império a chance de neutralizar a ameaça do Ocidente e se preparar para novas ameaças que poderiam vir a surgir de outras direções. Neste momento o Império aproveitou para realizar reformas internas como mudanças na arrecadação de impostos e na organização e treinamentos militares buscando o desenvolvimento de uma grande esquadra (PALMER, 2013, p. 25-26). A vitória dos Habsburgos sobre o Império Otomano significou a vitória militar, tecnológica e organizacional dos Estados Modernos Europeus, deflagrando seu período de supremacia perante o Império Otomano (KIA, 2008, p. 86).

Assim, temos que o ano de 1683 foi um ano marcante, evidenciando para o mundo a fraqueza militar do Império Otomano diante das potências europeias. A derrota na Batalha de Viena confirmou que os Habsburgos estavam na posição de controlar seu território e impedir seu avanço pela Europa. Por dez gerações os Sultões estavam acostumados a viver vitórias nesta região e, agora, viviam a derrota que nenhum outro exército otomano havia presenciado antes. Mais de 10 mil soldados otomanos morreram. “A máquina de guerra otomana começava a emperrar” (PALMER, 2013, p. 17). Neste mesmo ano, a Cristandade Católica se reuniu pela primeira vez, para formular estratégias contra os turcos e, em 1684, representantes

de Veneza, Áustria e Polônia se reuniram para criar a Santa Liga numa forma de coalizão ofensiva para defender as fronteiras no Danúbio. Nestas reuniões já se discutia formas de desintegração do Império Otomano na Europa. Como a França vivia um momento de simpatia com os Sultões e Grão-Vizires, Luis XIV optou por não entrar na Liga. Era esperado que a Prússia Ortodoxa, a Alemanha protestante e até a Pérsia, sempre confrontante com o Sultão, aderissem à Liga (PALMER, 2013, p. 17).

O governo era muito mais comandado pelos Grã-Vizires, conselheiros dos Sultões, do que pelos seus próprios herdeiros legítimos. O novo Grão-Vizir *Damad Ibrahim Paşa* conseguiu acordos com a Rússia, buscou inovações para o Império, como tecnologias da imprensa de modo a propagar artigos não-religiosos, como artes e ciências. Além da estabilidade nas relações com a Rússia, também foi um período pacífico com o Irã. Porém, com a crise do governo Safávida no Irã, a Rússia viu no Irã possibilidades de expansão territorial. Uma guerra entre o Irã e a Rússia fora iniciada em 1722 durando até 1723, envolvendo o Império Otomano num jogo geopolítico onde os otomanos perderiam, independentemente do lado vitorioso. Em 1724 o Irã estava dividido em áreas de influência russa e otomana. A situação se espalhou com uma crise pelo Afeganistão e várias províncias rebeldes do Império se revoltaram (KIA, 2008, p. 86-88).

Toda esta movimentação colocou em xeque a qualidade das forças militares otomanas, as quais precisavam ser restauradas. Para isso, seria preciso abdicar de todo o Exército de Janízaros, exemplos de força e preparo militar poucos séculos antes, mas resistentes a mudanças de acordo com a chegada da modernidade. Ainda neste contexto, logo em seguida, houve a Guerra Turco-Persa entre 1730 e 1736, que desgastou em muito o Império Otomano, onde os Habsburgos e a Rússia estavam atentos à sua fraqueza. Os Habsburgos estavam interessados em recuar o Império até que conseguissem para si a Bósnia-Herzegovina ao mesmo tempo em que a Rússia aproveitou-se para atacar a Crimeia em 1736 (KIA, 2008, p.88-89).

Desta forma, podemos entender os primórdios do conflito posterior que ficou conhecido como Guerra da Crimeia. Apesar da paz disfrutada pelos otomanos entre 1739 e 1768, os interesses russos na Crimeia não estavam esgotados. Este longo período de paz, ironicamente representou um grande golpe aos otomanos que, mais uma vez, deixaram em segundo plano a reforma de suas capacidades militares. Segundo (PALMER, 2013), este foi um segundo momento chave para a queda do Império Otomano.

Rússia e Áustria sempre estiveram como fatores-chaves para o equilíbrio tanto da Europa como do Império Otomano. Conflitos principalmente na região dos Balcãs tiveram grande importância para a integridade do Império Otomano e estabilidade na balança de poder europeia. As questões acerca do conflito da Crimeia tiveram início em 1677 quando Pedro I em guerra contra o Império Otomano dominou a região da Ucrânia e, posteriormente, onde a Rússia continuou se envolvendo em uma série de conflitos contra os otomanos, em aliança com a Áustria, até a assinatura do Tratado de Belgrado em 1739.

Já no século XVIII, os austríacos perceberam que cooperar com a Rússia contra o Império Otomano podia lhes ser desvantajoso, visto que a Rússia almejava se tornar um grande Império, dada a sua ambição constante por expansionismo. No século XIX, os Habsburgos viriam a perceber também, que o mesmo nacionalismo nos Balcãs que estava destruindo o Império Otomano, também estava afetando a sua integridade nacional. A situação dos eslavos, protegidos pela Rússia estava cortando artérias vitais para a Áustria, a qual alarmou-se, juntamente com a Prússia diante do perigo de expansão russa, que logo tomaria Constantinopla. Porém, em termos práticos, os austríacos pouco podiam fazer para assegurar a manutenção da integridade territorial dos otomanos. O uso da força para impedir movimentos de independência para gregos, eslavos ou romenos não estavam entre os planos de gastos militares dos austríacos. A questão religiosa poderia levar estas minorias tanto em direção à Áustria, como da Rússia. Assim, até o século seguinte, os austríacos buscaram formas conjuntas de administrar a região dos Balcãs junto à Rússia, mediando conflitos entre russos e otomanos, de modo a impedir ou, ao menos, dificultar uma expansão russa sobre as terras otomanas. Exemplos destas tentativas estão A Liga dos Três Imperadores (1881-1887) e a Entente formada por Áustria e Rússia, em 1897 (KENT, 2005, p. 31).

Como já destacado, um dos grandes conflitos no final do século XVIII se deu por ambições de Catarina 'A Grande', sobre a região da Polônia. Suas ambições se estendiam à porção da Crimeia, evidenciando claros interesses estratégicos no Mar Negro. Apoiado pela França, o Império Otomano reagiu declarando guerra à Rússia em 1769, pondo fim ao longo período de paz disfrutado pelos otomanos entre 1738 e 1769. Este é o primeiro conflito da Crimeia o qual trataremos nesta pesquisa. No próximo tópico trataremos da Guerra da Crimeia de 1854.

Catarina reagiu organizando tropas contra o inimigo comum, o Islã. Até este momento, os Habsburgos se configuravam como a principal ameaça ao Império. Neste

conflito também esteve envolvida a Inglaterra, que lutou ao lado dos russos afim de conquistar porções no Mediterrâneo. O auge destas invasões russas foi a Crimeia, a qual daremos destaque no próximo tópico, onde muitos tártaros fugiram para território otomano, alarmando a Prússia e os Habsburgos sobre a expansão russa pelos Balcãs. Os russos estavam prontos para invadir a Bulgária e, possivelmente, Istambul. A fuga de tártaros da Crimeia para território otomano, acabou alarmando Prússia e os Habsburgos sobre a grande capacidade de expansão russa pelos Balcãs. O Sultão, insatisfeito com a ocupação russa da Península da Crimeia, declarou guerra novamente à Rússia, sendo derrotado pela segunda vez em 1774 (KIA, 2008, p. 95-96).

Esta derrota representou outro ponto chave pois reforçou o *status* de potência decadente para a história otomana. Como resultado, os tártaros crimeios foram reconhecidos como independentes e nenhuma das partes poderia participar de decisões relacionadas ao governo da Crimeia. Porém, os russos foram reconhecidos pelo Sultão como protetores de todos os Cristãos Ortodoxos dentro do Império, especialmente na região do Danúbio. Esta derrota evidenciou a fraqueza da autoridade central e sua credibilidade nas províncias, que já passavam por caos e rebeliões. A consequência principal foi a perda da autoridade otomana sobre principados como a Polônia ou a Crimeia, estendendo-se até o Egito, onde os Mamelucos começaram a agir como um Estado independente e à Arábia Saudita, onde os *Wahabis* fizeram o mesmo, agindo como independentes. Uma outra consequência desta derrota foi o início das movimentações para as reformas que viriam a ocorrer na sociedade otomana. *Abdülhamid I* foi o primeiro Sultão a reconhecer que o Império precisava de uma reforma tanto no exército como na marinha (KIA, 2008, p. 97-98).

Neste momento iniciava-se a troca militar com os europeus, a citar, a França, que os apoiou contra a Rússia neste conflito e que em pouco tempo representaria o maior exército da Europa na fase napoleônica, provocando uma revolta entre os Janizaros, tal como abordaremos mais adiante. O Sultão estava ciente de que, com a troca militar, haveria também uma troca cultural, que influenciaria a sociedade otomana (GRÜßHABER, 2018, p. 4). As trocas militares já vinham de antes das decisões do Sultão *Abdulhamid II*. Größhaber (2018) destaca em seu livro “The ‘German Spirit’ in the Ottoman and Turkish Army, 1908-1938”, (2018) os séculos de influência de diferentes países europeus, sendo o século francês entre 1730-1882, o século alemão entre 1880-1945/1960, passando este poder aos EUA após a

Segunda Guerra Mundial. Abordaremos a influência militar e cultural alemã no Capítulo Quatro.

Um pouco adiante na história, 20 anos depois, a Europa desviaria o foco do Império Otomano para a Revolução Francesa, que estimulou rebeliões e revoltas em diversos países europeus, enquanto logo em seguida, Napoleão Bonaparte dominaria rapidamente boa parte da Europa. A partir das invasões Napoleônicas, alterações em ambos os espaços, tanto na Europa como no Império Otomano, levariam fatalmente à uma grande desestabilização que, posteriormente, traria a necessidade de modernização por ambos. Podemos inferir que Napoleão teria sido o grande fator que alterou a configuração europeia que levou à necessidade de modernização do continente e, conseqüentemente, aos movimentos Imperialistas que chegariam até as fronteiras otomanas e, é claro, à necessidade de colonização do restante do mundo.

Caso não fosse a distração de Estados Europeus com a Revolução Francesa, os Habsburgos teriam tomado territórios no Império Otomano logo nesta época. Em 1789, ano da morte de *Abdulhamid I*, os Habsburgos tomaram a Bósnia, Moldávia e Belgrado enquanto os russos tomavam *Akkerman* e Bucareste. Catarina ‘A Grande’ estava com o foco nas revoluções na Suécia com a intenção de anexar a Finlândia. Os Habsburgos, por sua vez, estavam com o foco nas revoltas na Holanda e na Hungria, assim como com o aumento da influência russa nos Balcãs. Em 1791, os Habsburgos aceitaram um acordo com o Império, devolvendo-lhes territórios ocupados enquanto o Sultão admitia respeito aos Católicos no Império e reconhecia o Imperador Habsburgo como seus protetores. A paz com a Áustria encorajou *Selim III* a enfrentar a Rússia a qual fora mais uma vez uma tentativa frustrada, onde a Rússia ficou com a Crimeia. Esta sequência de derrotas militares fez com que *Selim III* buscasse apoio de europeus, os quais considerava mais modernos. Isto requeria reformar as forças antigas como os Janízaros, os *Ayans* e os *Sipâhis*, o que levantaria movimentos opositores. O recrutamento de novos militares se iniciou em 1793-1794 e *Selim III* foi deposto em 1807 (KIA, 2008, p. 99-100).

Sobre o Concerto Europeu, Kissinger aponta:

“[...] O poder e a justiça em harmonia substancial. O equilíbrio do poder reduz as oportunidades de uso da força; um senso de justiça comum reduz o desejo de usar a

força. A ordem internacional que não se considere justa será, mais cedo ou mais tarde, desafiada.” (KISSINGER, 2013, p.62).

Assim, também aponta para o fato de que instituições internas eram necessárias ao estabelecimento deste senso comum de justiça na Europa.

As instituições internas na região da Alemanha sempre foram inerentes ao equilíbrio europeu. A Áustria, que havia desistido de dominar o restante da Alemanha na Guerra dos 30 anos (1618-1648), lutava agora, liderando o Congresso de Viena, para que a Prússia não a incomodasse em seus interesses. Assim, desde o fim da Guerra dos 30 anos, “as disposições internas da Alemanha ofereciam à Europa o mesmo dilema: sempre que fraca e dividida, a Alemanha incitava os vizinhos, mormente a França, ao expansionismo. Ao mesmo tempo, a perspectiva de unidade alemã aterrorizava os estados em volta, assim sendo até os nossos dias (KISSINGER, 2013, p. 63).

Enquanto isto, o Império Austríaco e Império Otomano tinham características em comum, principalmente o fato de ter em seu território, diferentes povos, diferentes nacionalidades, configurando um império multilíngue, compondo um entreposto ao sul entre Alemanha e o Império Otomano. As identidades entre estes povos viria a ser um ponto chave da relação entre os dois Impérios.

Os primeiros movimentos nacionalistas na região dos Balcãs se iniciaram em 1804, na Sérvia e na Grécia, estimulados pelas consequências da Revolução Francesa. A existência destes nacionalismos colocou em xeque a continuidade de integração do território otomano, ao colocar em evidência regiões ambicionadas pela Rússia e pelos Habsburgos austríacos.

Após as invasões Napoleônicas, nações Católicas europeias se reuniram em 1815 para manter a paz e a estabilidade do continente, da qual a Rússia faria parte. Pouco antes, a Rússia já se declararia defensora dos povos Cristãos Ortodoxos dentro do Império Otomano, algo que seria disputado posteriormente por Napoleão III na França, levando à Guerra da Crimeia e isto viria a ser um dos fatores precursores da instabilidade europeia e otomana, desgastando o Império, o que o levaria ao seu fim.

Assim, após a derrota de Napoleão Bonaparte, com o Congresso de Viena (1815), a Europa organizou-se em duas instituições. Primeiramente a Quádrupla Aliança, composta de

Inglaterra, Prússia, Áustria e Rússia; e a Santa Aliança, com Áustria, Prússia e Rússia. A Santa Aliança, enquanto sugeria que o imperativo religioso deveria preservar o *Status Quo* da Europa, significava também uma maneira de comprometer aos *Czares* russos à preservação de soberanias legítimas, constringendo-os a elevarem seus interesses a missões religiosas unilaterais.

Desta forma, o Concerto Europeu estava formado e baseado, majoritariamente, no constrangimento moral das nações católicas e cristãs de invadirem interesses umas às outras. Dois fatos viriam a se tornar os principais ameaçadores da paz europeia: a Guerra da Crimeia (1854) e a Unificação Alemã (1871).

Diante disto, o Sultão visou romper com tendências tradicionalistas e buscou melhor relação com a Europa para a troca de treinamento militar, evidenciando que os papéis entre Europa e o Império haviam se invertido. Agora, a Europa representava o moderno, algo que o Império deveria ter como meta se quisesse continuar sobrevivendo.

Ainda assim, o movimento que havia se iniciado, não estava adormecido. Em 1824 os gregos já ensaiavam seus movimentos de independência e, neste momento, Grã-Bretanha, França e Rússia se colocaram prontas para agir sobre o Império. Assim, estas três potências aproveitaram-se para promover seus interesses diplomáticos, políticos e comerciais nos Balcãs. Após uma série de conflitos, os três países europeus destruíram a frota otomana. Quando o Império Otomano recusou-se a aceitar a derrota, a Rússia invadiu seu território em 1828. Com o Tratado de Edirne em 1829, o Sultão foi obrigado a reconhecer a independência da Grécia e a autonomia da Moldávia, Valáquia e Sérvia. A Grécia teve seu território dividido para que assim, os russos não ficassem muito poderosos diante das demais potências europeias. Neste momento, mais uma vez entrava em debate a necessidade de reforma das suas forças armadas. Em breve os Janízaros seriam dizimados pelo governo otomano, já que recusavam-se a modernizar-se (KIA, 2008, p. 109-110). A independência da Grécia foi o primeiro sinal de nacionalismos que nasceriam em seguida na região dos Balcãs.

Como base para a compreensão do declínio otomano e as conseqüentes tentativas de dominação deste território por potências europeias, o que nos levará até o momento de tentativas de aproximação com os otomanos por parte da Alemanha – Capítulo Quatro – temos que a principal questão contestadora da ordem tanto do Concerto Europeu como do Império Otomano é o que se conhece por Questão Oriental, ou seja, os interesses nos Balcãs

configuravam a principal semente desafiadora da ordem e da paz, algo que despertaria rivalidades, as quais consideravam os Balcãs motivo forte o suficiente para que quebrassem suas alianças. Foi o que ocorrera em *Sarajevo*, capital da Bósnia, em 1914.

“Without doubt, the real focal point of Russian economic, political and strategic interests in the Ottoman Empire lay at the Straits” (KENT, 2005, p. 74). Assim como podemos observar até os dias atuais, a principal questão com relação à Rússia em direção às suas relações diplomáticas com a Turquia, reside no interesse em ter a passagem aberta por mar pelos Estreitos de Bósforo e Dardanelos. Em 200 anos, até a Primeira Guerra Mundial, a Rússia entrou em conflito contra o Império Otomano e vice-versa dez vezes.²⁸

Desta forma, torna-se importante rever a Questão Oriental, que configura uma série de conflitos desencadeados pela decadência do Império Otomano e o consequente interesse de potências europeias em regiões geopoliticamente estratégicas como os Balcãs e o Cáucaso, áreas que hoje nos referimos como Oriente Médio e o norte da África. O início desta Questão Oriental data do conflito conhecido como Guerra Russo-Turca, de 1774, onde os otomanos perderam para a Rússia, como vimos anteriormente, à respeito das ambições de Catarina ‘A Grande’ sobre o território otomano e onde a Rússia tomou para si a região da Crimeia. A partir deste momento, a Europa passou a alarmar-se sobre a possibilidade de a Rússia expandir-se de forma imperial e dominar a região do Cáucaso e dos Balcãs, procurando obter acesso às águas quentes do Mediterrâneo. Também vimos que a Áustria passou a notar que sua aliança com a Rússia poderia lhe ser destrutiva pois o nacionalismo que crescia na região dos Balcãs poderia lhe favorecer, assim como favorecer à Rússia, como no caso dos eslavos do sul, que viviam sob seu controle mas que eram apoiados em seu movimento pan-eslavista pela Rússia. O fim da Questão Oriental se deu com o fim da Primeira Guerra Mundial e a dissolução do Império Otomano.

A região tornava-se cada vez mais importante em aspectos econômicos pois havia sido descoberto petróleo em *Baku*, na Ucrânia, abrindo possibilidade para a criação de indústrias que fomentariam a Revolução Industrial europeia e, portanto, estratégicas. Desta forma, a Rússia deveria agir sempre em acordo com a Sublime Porta, caso contrário, o preço a ser pago seria lidar com o fechamento dos Estreitos Turcos. Os Estreitos eram importantes para a Rússia pois grande parte do escoamento de seus produtos se dava pela passagem destes

²⁸As tensões geopolíticas fazem parte da história de ambos os países até os dias atuais, onde se encontram em um de seus raros momentos de diplomacia e aproximação com relação a interesses em comum contra a potência ocidental norte-americana, que insiste em possuir bases e formas de influência sobre a região do médio oriente.

Estreitos. Uma série de estratégias foram criadas para que esta dependência se reduzisse, como tornar-se uma potência industrializada ao invés de agrária, mas isso requeriria empréstimos externos de seus vizinhos, causando dependência. Neste momento de sua história, sua maior exportação era a de grãos, assim como o Império Otomano e sua maior concorrência era a Alemanha, por isso a Rússia temia a aproximação de projetos alemães como a construção de ferrovias no Império Otomano, às suas áreas de influência, como a Pérsia, por exemplo. Como exemplo, pode-se citar que a Rússia afirmava que qualquer aproximação alemã em suas ferrovias com a região da Pérsia seria vista como motivo de declaração de guerra, algo que a Alemanha queria evitar, na sua condição de país recém unificado. Das grandes potências europeias, a Rússia era a única que não possuía participação na construção das ferrovias otomanas e que não participava do seu sistema de Dívida Pública, como faziam França, Grã-Bretanha e Alemanha. Desta forma, sua participação com o Império Otomano era muito pequena, assim como seu comércio, comparados às suas grandes pretensões Imperialistas sobre a região. O maior poder que a Rússia possuía sobre os otomanos eram as garantias de suas dívidas de guerra, as quais serviram para influenciar a independência da Bulgária (KENT, 2005, p. 78-82).

Os russos, como aliados franceses após a não-renovação do Tratado de Ressegurança com a Alemanha, enxergavam como uma atitude hostil de Guilherme II o plano para a construção da ferrovia Berlim-Bagdá. Se os russos tinham algum interesse em construir ferrovias no nordeste da Turquia, às margens do Mar Negro, era apenas para impedir a construção de ferrovias construídas por outros países, como a Alemanha. Como já observado, os russos declararam como *causa belli* qualquer aproximação às suas fronteiras, uma vez que entendia que qualquer ferrovia construída por ali facilitaria e aceleraria o deslocamento de tropas turcas até o Cáucaso (MCMEEKIN, 2011, p. 53).

Já ao final do século XIX, a Rússia começava a apresentar sinais de enfraquecimento militar, dificultando seu controle sobre o Mar Negro e sobre o Cáucaso. Já em 1907 as forças armadas da Rússia eram vistas como enfraquecidas, levando ao governo a repensar estratégias de fortalecimento, o qual não chegou até o momento de sua Revolução Bolchevique. A Marinha Russa recebeu altos investimentos e passava a disputar poderes com a Marinha Otomana, que crescia abundantemente em contraste com seu caráter decadente enquanto Império. Em busca de apoio, os russos buscaram alianças com a Grã-Bretanha, pretendendo isolar a Marinha Otomana, em uma frustrada tentativa (KENT, 2005, p. 82-86).

Ultimately, even in the new age of diesel engines, dreadnoughts and discount rates, Russia's interest in the Near East, specially in the Straits cannot be explained solely in terms of rational self-interest or strategic requirements. Deeper, emotional forces were still at work: the instinctive drive of a land-locked people to the seas; the instincts of an empire to expand the domain of its power; the old religious dream of 'setting the Cross back on St Sophia'; the pan-Slav utopia of a happy, free fraternity of Balkan peoples basking in the sun of their beloved Elder Brother and protector; the image of a Russia resurrected at last from centuries of suffering and humiliation to her full stature in the world; dreams of glory, fears also insecurity, isolation and impotence(KENT, 2005, p. 86-87).

3.3.1– A IMPORTÂNCIA DA GUERRA DA CRIMEIA

Como visto na sessão anterior, o conflito iniciado entre russos e otomanos em 1769 trouxe consequências para os otomanos, que perderiam a Crimeia, ocupada pelos russos em 1784 aceitando, portanto, a ocupação russa na Península. Neste momento, o Sultão buscava por apoio militar da Europa afim de buscar modernização para suas Forças Armadas. Os papéis haviam de fato sido invertidos já ao final do século XVIII.

Qualquer possibilidade de expansão russa alarmava interesses da Inglaterra e da França, que viriam prontamente defender a integridade do Império Otomano quando lhes fosse conveniente. Enquanto os britânicos desejavam manter o Estatuto de 1841 sobre os Estreitos de Bósforo e Dardanelos, além de suas vantagens comerciais obtidas em 1838 pelas proteções dadas ao Império, a França desejava manter sua proteção aos Cristãos do Império (SARAIVA, 2012, p. 55).

A primeira crise do modelo de exercício de hegemonia coletiva europeia seria por ambições sobre o Império Otomano. Após ter obtido sucesso contra as revoluções liberais de 1848, Nicolau I, vendo a pacividade francesa e inglesa, decidiu movimentar-se em direção ao Mediterrâneo em 1852 de modo a satisfazer seus interesses econômicos. Utilizou-se, então, do pretexto de proteger os Cristãos Ortodoxos da região, mascarando seu real motivo, que era o de controle político das minorias vizinhas à Rússia. Era uma decisão a ser feita pelos otomanos, que deveriam ou ceder, ou entrar em guerra. Assim, em 1852 a Rússia retomava suas ambições expansionistas nos Balcãs com Nicolau I, que declarou-se protetor dos Cristãos

de Jerusalém e iniciou uma invasão ao Império Otomano, deixando ingleses e franceses em estado de alerta e austríacos e alemães em atenção. A guerra iniciou-se então, com um ataque dos aliados a Sebastopol, principal ponto de ação dos russos no Mar Negro. Em 1853, adotou uma postura de ultimato com relação ao Império Otomano, contudo, o *Czar* não esperava a formação de uma coalizão contra a Rússia, que por razões de prestígio internacional, não recuou. O Império Otomano, portanto, declarou guerra à Rússia. A coligação formada por França, Grã-Bretanha e Império Otomano não contou com a ajuda de Áustria e Prússia, temerosas de uma futura revanche e, assim, adquiriram somente o papel de mediadoras. A Grã-Bretanha temia que uma possível vitória russa alterasse sua influência em Constantinopla e o conseqüente acesso aos Estreitos Turcos, dificultando seu acesso às Índias. Já Napoleão III ambicionava o retorno do prestígio francês à época de seu tio (SARAIVA, 2012, p. 55-56).

Assim, mais uma vez a Crimeia tornava-se centro de disputa. A primeira em 1769 e agora, em 1854, onde as Grandes Potências entravam pela primeira vez em conflito desde a época de Napoleão Bonaparte. Ironicamente, a Guerra da Crimeia não iniciou-se pela Rússia, mas sim, pela França. Napoleão III, ambicioso, conseguiu do Sultão turco o título de Protetor dos Cristãos no Império Otomano em 1852, título este que o *Czar* Nicolau I aplicava a si mesmo desde muito. Desta forma, Nicolau I buscou com o Império igual título entendendo como uma afronta francesa declarar-se protetora dos povos eslavos nos Balcãs. Sem sucesso, a Rússia cortou relações diplomáticas com o Império. Como a Grã-Bretanha era focada em interromper o fluxo russo por Dardanelos, enviou a Marinha Real inglesa à Baía de *Besika*, próxima ao Estreito de Dardanelos. Em resposta, Nicolau I ordenou a ocupação de Moldávia e Valáquia (atual Romênia). Porém, com o envio da Marinha Real ao Mar Negro, o Império Otomano sentiu-se encorajado a declarar guerra contra a Rússia (KISSINGER, 2013, p. 75).

Os russos estavam interessados em criar seus Estados satélites, que dependessem de sua proteção para sobreviver. Paralelamente, Rússia e França também lutavam pelas influências sobre os povos Católicos e Ortodoxos junto à Itália. Recusado a estes direitos, os russos invadiram os territórios supracitados (KIA, 2008, p. 118).

Os aliados atacaram Sebastopol, que desde este momento até os dias de hoje representa um centro de ação russa no Mar Negro, tomando por fim este porto dos russos após 2 anos de conflito e muitas mortes. O Tratado de Paz de 1856 contrariava interesses russos pois garantia a integridade do Império Otomano pelos signatários, renunciando seus interesses nos Balcãs, enquanto o Mar Negro era posto como uma região de neutralidade, onde os

Estreitos seriam abertos à livre navegação. “O Tratado era, pois, um triunfo dos interesses ingleses e uma reparação ao prestígio francês desgastado em 1815” (SARAIVA, 2012, p. 55). Por fim, o conflito representou o estabelecimento da Entente, o triunfo franco-britânico, o eclipse russo, a fraqueza da Áustria, que acabou entrando no conflito por pressão dos aliados da Entente, o despertar das Cidades Italianas, a admissão do Império Otomano aos assuntos europeus, entrando de vez para o Concerto Europeu, e o definitivo controle europeu sobre o Império (SARAIVA, 2012, p. 55-56).

Com a Guerra da Crimeia, o Império Otomano assumiu o seu primeiro empréstimo externo. As pressões da guerra forçaram o Império a assumir dívidas enormes com o exterior. A partir de então, empréstimos externos passaram a ser métodos afim de atender às despesas do Estado que, em 1875, declarou falência ao atingir uma dívida externa de 18 milhões de liras, das quais não podia pagar por 14 milhões destas. Assim, sem saída, o Império fora forçado a aceitar administrações externas em 1881 (KENT, 2011, p. 21).

Assim, temos que a Guerra da Crimeia foi importante pois, além de ser o único conflito sistêmico desestabilizador da ordem europeia de equilíbrio de poderes, também colocou o Império Otomano na dependência das decisões dos signatários de paz desta guerra. Pode-se inferir também que a Guerra da Crimeia tenha sido o primeiro grande conflito da Era Industrial. Desta forma, temos a importância deste conflito para a organização da Europa Moderna e até Contemporânea. Neste momento, Inglaterra e França passaram a ter benefícios dentro do território otomano, como por exemplo, a capacidade de colocar bancos financiadores e concessões para construções de ferrovias, além de acesso a matérias primas, que também abasteceriam suas indústrias. Pode-se concluir novamente que pretextos nacionalistas e religiosos escondiam táticas estratégicas muito mais profundas de expansão de poder por parte de seus vizinhos europeus.

3.4 – O CONGRESSO DE BERLIM, A CONFERÊNCIA DE BERLIM E A CORRIDA IMPERIALISTA

Tal como abordado no tópico 3.1, as tensões entre as potências europeias aumentavam à medida em que se industrializavam e saíam em busca de mercado consumidor desenfreadamente afim de escoar suas produções e conseguirem melhor acesso a matérias-

primas. O Império Otomano tão logo tornou-se objeto de cobiça para estas potências já que estimava-se que ali havia boas fontes de recursos para abastecimento industrial.

À medida em que o comércio ia se desenvolvendo, junto às indústrias na Europa, iniciava-se uma forte disputa por áreas de influência entre os maiores países europeus. Logo após a Guerra Russo-Turca entre 1877 e 1878, reuniram-se em Berlim grandes líderes europeus e o Império Otomano com o objetivo de reorganizar a situação dos países nos Balcãs. O Congresso de Berlim representou também, uma vontade de as potências europeias impedirem o avanço russo sobre território otomano uma vez que, ao final da Guerra Russo-Turca, o Tratado de *San Estefano* dava o direito de ocupação russa na Bulgária por 2 anos, além de tornar Sérvia, Montenegro e Romênia independentes, enquanto a Rússia ainda recebia outras porções territoriais otomanas como *Batumi, Kars e Ardahan* no leste da Anatólia. Tudo isto dava à Rússia um grande poder de influência nos Balcãs. Assim, as Grandes Potências europeias reuniram-se para anular o Tratado de *San Estefano*, concordando em se reunir em Berlim para um novo congresso destinado a repartir as províncias europeias do Império Otomano de forma a prevenir que a Rússia expandisse em muito o seu poder. Assim, o Congresso de Berlim foi um ponto de virada tanto para a história otomana como para o sudeste europeu. (KIA, 2008, p.123). A Alemanha de *Bismarck* posicionou-se apenas como mediadora entre os interesses de Grã-Bretanha, Áustria-Hungria e Rússia. Contudo, o resultado foi o oposto pois as questões de disputas somente se intensificaram após este período.

Saraiva (2012) divide o momento Imperialista da Europa em duas fases. Uma anterior a 1890 onde as tensões entre os países europeus não levavam a questões de conflito maior e outra após 1890 quando o mundo estava mais dividido de fato e a concorrência colonial se intensificava. Conflitos dentro e fora da Europa misturavam-se intensamente. O autor salienta que neste momento a política europeia tornou-se mundial (SARAIWA. 2012, p. 99).

Ao fim do Congresso de Berlim, o Império Otomano já não representava mais um poder militar nos Balcãs. O Império perdeu 8% de seu território, o equivalente a 4,5 milhões de sua população. Sua maioria era de Cristãos, enquanto milhares de refugiados islâmicos recuaram em direção ao Império. Com o Congresso a Bulgária, criada com o Tratado de *San Estefano*, fora dividida em três partes, a Áustria ganhou o direito de ocupar e administrar a Bósnia-Herzegovina e uma região entre Sérvia e Montenegro chamada *Sancak*. O Congresso também reconheceu Sérvia, Romênia e Montenegro como estados independentes, embora a

Romênia tivesse tido que ceder o sudoeste da Bessarábia à Rússia. Para acalmar a Rússia, foi cedida a ela territórios no Mar Negro como *Batumi*, *Kars* e *Ardahan*, como previsto no Tratado de *San Estefano*, criando uma ponte para a Anatólia. A Grã-Bretanha recebeu a Ilha de Chipre, com maioria da população grega e minoria turca. Montenegro e Grécia ficaram com áreas povoadas por albaneses. Todas estas resoluções do Congresso criaram um forte cenário para movimentos nacionalistas, que copiariam os movimentos iniciados por Sérvia, Montenegro, Romênia e Bulgária e provocaria a reação da Rússia contra o Império, visto que, dentre as Grandes Potências, fora a que saiu do congresso como a mais frustrada. Todas estas frustrações transformaram os Balcãs em uma verdadeira bomba-relógio (KIA, 2008, p. 124).

Pouco após, a Conferência de Berlim de 1884-1885 deu-se em consequência das disputas europeias pela África. À época, *Bismarck* ainda era o Chanceler alemão e desempenhou um papel de neutralidade para a Alemanha com vista a não chamar atenção das demais potências para qualquer iniciativa expansiva alemã e, por fim, destruir o sonho de unidade territorial há tão pouco tempo alcançado. Contudo, o Chanceler buscava aproveitar-se dos antagonismos coloniais afim de garantir os interesses da Alemanha neste processo. Esta política seria modificada completamente por Guilherme II como será visto no próximo Capítulo.

Nesta Conferência participaram todas as potências europeias e também os Estados Unidos. Neste momento ainda não foi definida a partilha da África e nem suas fronteiras. O objetivo principal foi a manutenção do livre-comércio nas regiões disputadas entre as grandes potências europeias, a citar, Bélgica, França, Grã-Bretanha e Portugal. Apesar do objetivo principal, o que marcou a conferência, paradoxalmente, foi o aspecto extremamente protecionista presente nas suas resoluções. Dentre as duras condições tomadas, estava o reconhecimento ente os Estados europeus, de quaisquer aquisições coloniais. E, por fim, “decidiu-se pela chamada ocupação efetiva como critério-chave de reconhecimento de domínio no comércio colonial pelas potências europeias. Com isso, a presença mais informal, baseada no comércio legítimo, não serviria mais para definir domínio colonial” (SARAIVA, 2012, p. 100).

A Questão Oriental, adormecida desde a Guerra da Crimeia, continuava sendo de grande importância para as disputas europeias. Em sua essência, representavam lutas de independência na região dos Balcãs contra o domínio turco e estas lutas seriam cada vez mais apoiadas por estrangeiros interessados em uma parcela do território otomano, tais como a

Rússia e a Áustria, como visto anteriormente. Da mesma forma, foi abordada a importância da Guerra da Crimeia, a qual configurou-se como principal desestabilizadora da balança de poderes entre os países europeus, que passaram a agir cada vez mais em prol dos interesses próprios, culminando nestas reuniões acerca de discussões sobre suas colônias.

“Em 1876, os búlgaros, que viveram séculos sob domínio turco, rebelaram-se e foram seguidos por outros povos balcânicos. A Turquia respondeu com brutalidade estarrecedora, e a Rússia, tomada de sentimento pan-eslávico, ameaçou intervir” (KISSINGER, 2012, p. 127).

Assim temos que, somando questões nacionalistas a interesses comerciais de potências de fora, formou-se o principal obstáculo à manutenção da integridade territorial daquele que não mais possuía meios de se defender militarmente.

3.5 – INTERESSES GEOPOLÍTICOS ITALIANOS

As relações entre Itália e Império Otomano são antigas. Datando século XV quando os turcos invadiram a Itália, em 1480, matando muitos cristãos que se recusaram a converter-se ao Islamismo. O episódio ficou reconhecido como “Invasão da Itália”. O episódio teve como resposta uma Cruzada contra os turcos na Itália. Porém, vamos dar destaque a episódios mais recentes da relação entre ambos buscando dar foco ao período de decadência do Império Otomano.

Por volta de 1830, temendo um avanço italiano pela África, a França tomou a contrapartida de ocupar a província da Argélia e Tunísia, que nunca foram totalmente incorporadas ao Império Otomano. A Tunísia era controlada por um *Bey* que se tornou cada vez mais dependente de financiamento europeu e, endividado portanto, deu às potências europeias espaço para intervir e organizar uma Comissão Internacional para a Dívida em 1869, a qual dividia o controle das finanças da Tunísia (KIA, 2008, p. 125).

Na Guerra da Crimeia, a Itália (Reino de Sardenha), ainda sem força para disputar fielmente uma parcela do Grande Enfermo, optou por participar “com o objetivo de aflorar no cenário político europeu” (SARAIVA, 2012, p. 55-56). Já era um dos objetivos italianos, de conquistar seu espaço dentre as Grandes Potências europeias.

Ao final do século XIX, a Itália passava por um período onde seu Ministro, Cavour, ambicionava um maior papel do país no Concerto Europeu. Assim como a Alemanha,

atrasada na sua unificação territorial participou igualmente da queda do Império Otomano, embora sua fatia tenha sido dentro daquilo que as circunstâncias permitiam. No processo de declínio do Império, a Itália pode ser vista muito mais “como uma doença da pele do que do coração” (KENT, 2005, p. 52). Seus interesses no leste do Mediterrâneo logo se tornaram evidentes. Contudo, não poderia lutar muito por estas regiões pois sua posição dentro do Concerto das Grandes Potências não lhe permitia. Mesmo assim, em 1881, a Itália ganhou sua parcela na Administração Pública Otomana e depois de 1897, juntou-se à Grã-Bretanha e à França na supervisão do acordo entre Grécia e Turquia pela autonomia de Creta (KENT, 2005, p. 52).

The council consisted of two members from France, one each from Germany, Austria, Italy, and the Ottoman government itself, and one representing both Britain and Holland. The foreign members of the council were selected by the bondholders or banks or, in the case of Italy, by the Rome Chamber of Commerce. The council established the Ottoman Public Debt Administration (OPDA)(BIRDAL, 2010, p. 103).

Desde antes da Unificação Italiana havia um acordo entre Piemonte e o Império, onde ambos estabeleceram relações diplomáticas com a Turquia em 1819 e, em 1823, assinaram um acordo comercial com o Império Otomano. Em 1824, Piemonte adquiriu a quarta posição de navios que passavam frete internacional os quais passavam por Constantinopla, atrás somente de Áustria, Rússia e Grã-Bretanha. Nos anos de 1870, com a Unificação Italiana, estima-se que houvesse 10 mil italianos em Constantinopla, 6 mil em *Smyrna*, 2 mil na Síria, 2,5 mil e na Grécia e Ilhas Egeias, 20 mil em Alexandria, 6 mil no Cairo e 1 mil em Porto Said e o maior número estaria na Tunísia onde, por volta de 1915, havia 130 mil imigrantes italianos ainda que, em 1881, a região tenha sido tomada pela França numa derrota humilhante para os italianos. Outro ponto que cresceu entre a Itália e o Império Otomano foi o comércio entre ambos, o qual cresceu 150% entre 1896 e 1906, de 53 milhões para 132 milhões de Liras. Em 1914 o comércio com a Turquia já ultrapassava a Grã-Bretanha, a Alemanha e a Áustria (KENT, 2005, p. 53).

Os acordos do Mediterrâneo em 1887 associaram indiretamente a Inglaterra à Alemanha, Áustria-Hungria e Itália, já compondo a Tríplice Aliança. A esperança inglesa era de que Itália e Áustria a ajudassem nas negociações com a França no norte da África e com a Rússia nos Balcãs. Por fim, os acordos no Mediterrâneo não apaziguaram muito os interesses

ingleses na região (KISSINGER, 2012, p. 155). A Itália, que já havia controlado o comércio do Mediterrâneo com suas Cidades-Estado de Gênova e Veneza, sempre tratara os interesses ingleses como uma forte concorrência na sua zona de influência, o Mediterrâneo e, portanto, não aceitaria facilmente uma tentativa inglesa de intervir em seus interesses, não agora, unificada territorialmente e gerida por bons líderes estatais, interessados em expandir seu poder novamente em busca de um retorno do reconhecimento de sua importância comercial.

Assim, interessada na sua fatia territorial, a Itália foi um dos países que estimularam movimentos nacionalistas no Egito contrários à presença britânica na região assim como o fizeram na região dos Balcãs, estimulando-lhes a ter uma reação tal como foi a italiana no seu momento de unificação territorial, a qual deveria lhes servir de exemplo. Contudo, seus interesses nos Balcãs deveriam ser brandos devido a um medo de resposta austríaca. Ainda assim, a Itália tornou-se mais impositiva, atacando o Império em 1911, invadindo Trípoli e Cirenaica, províncias as quais foram anexadas posteriormente à Itália com o nome de Líbia, território que ficou sob a bandeira italiana desde 1911 até o final da Segunda Guerra Mundial. Embora o óleo e o petróleo estivessem apontando como fontes de recursos energéticos, a Itália não demonstrou muito interesse em extrair estes recursos que faltavam em seu território, na nova região conquistada, a Líbia. Com a conquista da Líbia, o Banco Di Roma iniciou consideráveis investimentos na região, investindo em ferrovias, navios, desenvolvendo portos e também investindo em modernizações de agricultura, exportando muito azeite de oliva. O comércio entre Itália e Líbia em 1910 totalizava em torno de 14 milhões de Liras (KENT, 2005, p. 55-56).

A invasão da Líbia pela Itália representou o início das constantes lutas que o Império Otomano viria a ter que lidar para manter a sua integridade territorial. Diante de ameaças constantes da Liga dos Balcãs, interessados na porção otomana na Europa, tal como Bulgária, Sérvia, Grécia e Montenegro, os otomanos não tiveram outra opção a não ser aceitar um acordo de paz com a Itália (MCMEEKIN, 2011, p. 102). No próximo Capítulo os conflitos envolvendo a Itália serão melhor abordados, tais como a Guerra Ítalo-turca e a Guerra da Líbia, ambas em 1911.

Por fim, após a Guerra dos Balcãs, as quais trataremos no próximo capítulo, estima-se que a Itália soubesse que a Turquia não existiria por muito tempo e que teria, então, insistido em territórios no Império Otomano para escoar sua produção excedente, em grande maioria têxteis, e também, buscava fonte de matérias primas como carvão e algodão, além de gêneros

alimentícios. Assim, a Itália também participou na construção de ferrovias tais como Smyrna-Aidin, porém, a Itália participou muito pouco da queda do Império Otomano na medida em que pôde atuar somente dentro daquilo que as Grandes Potências lhe permitiam. Com o início da Primeira Guerra Mundial, seu acordo com a Entente, o Tratado de Londres, a Itália se comprometia a preservar a balança de poder no Mediterrâneo, não podendo mais expandir seus interesses sobre o Império Otomano correndo o risco de sofrer retaliações das Grandes Potências em meio à guerra, o que seria muito ruim para uma economia e união territorial ainda não sedimentados (KENT, 2005, p. 64-66).

3.6 – INTERESSES GEOPOLÍTICOS INGLESES

Para entendermos a estratégia geopolítica britânica devemos entender a construção da Ferrovia Berlim-Bagdá, a qual será abordada mais aprofundadamente no próximo Capítulo. Os interesses ingleses no Império Otomano no final de sua existência estavam concentrados na região da Mesopotâmia e no Golfo Pérsico com vista a manter livre seu caminho às Índias e à Europa Oriental, exercendo uma dominação política e econômica na região. Consideravam-se os pioneiros e, portanto, com maiores direitos que as demais potências. Contudo, sua postura seria defensiva em função da postura alemã em terras otomanas desde que as negociações entre Alemanha e Império Otomano se iniciaram. Assim, seu foco tornou-se o de defender a integridade do território otomano e defender seus interesses no Golfo Pérsico e manter seu *Status Quo*. O motivo de a Grã-Bretanha preocupar-se com a integridade otomana era o de prevenir uma guerra, estimulada pela ganância das demais potências e o de manter sua posição privilegiada entre os demais (KENT, 1996, p. 166).

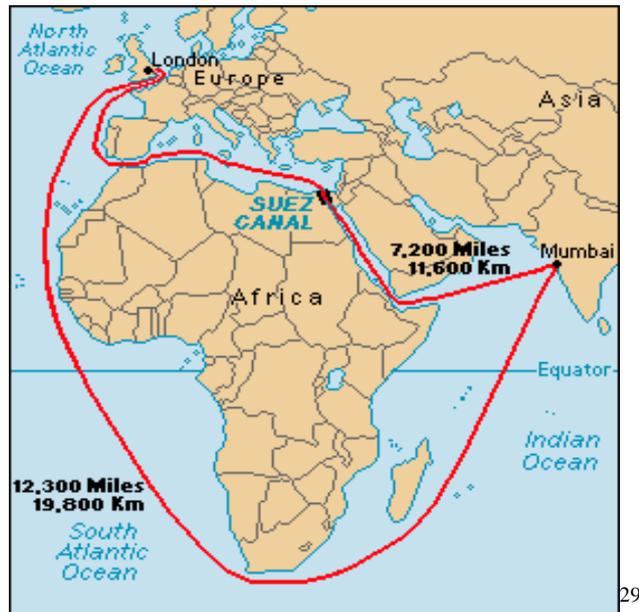
Já no final do século XIX a Alemanha iniciava um processo de aproximação, inclusive pessoal entre o Kaiser Guilherme II e o Sultão *Abdülhamid II*, onde na viagem de Guilherme II à Istambul já se discutia a construção da Ferrovia Berlim-Bagdá, que se apresentaria como uma grande ameaça aos interesses britânicos no Golfo Pérsico. A partir de então, toda a política britânica seria para tentar conter esta expansão alemã, o que contribuiria para a Primeira Guerra Mundial, deflagrada quando a Grã-Bretanha deixou de somar esforços para defender a integridade do território otomano após repetidas tentativas de conseguir parte das concessões ferroviárias dadas à Alemanha, sem sucesso.

Com a Guerra Russo-Turca entre 1877-1878, ficou claro que o Império Otomano não conseguia mais administrar as próprias terras. Assim, lhe fora imposto o Tratado de *SanStefano*, o qual continha condições muito onerosas aos otomanos e também não parecia bom para os ingleses. Assim, com o Tratado de Berlim, que trazia condições melhores para ambos, a Grã-Bretanha acabou ficando com o controle da ilha de Chipre, evidenciando que o Império não tinha mais muito controle sobre suas terras em troca de apoio externo para suas guerras com os vizinhos (OZYÜKSEL, 2016, p. 11-12).

A Grã-Bretanha já ocupava territórios otomanos como o Egito e os estados do Golfo e, em 1882 quando a Grã-Bretanha ocupou o Egito politicamente e militarmente, ficou clara a distinção entre o que era Império e o que era apenas um província (QUATAERT, 2001, p. 94) evidenciando a fraqueza otomana em administrar seus próprios territórios. Como pioneiros, passaram a agir como defensores de seu território afim de manter boas relações com os Sultões. Mas na verdade, esta ocupação configurada como uma traição aos otomanos tornou-se um dos motivos para o Sultão admitir uma aproximação com os alemães, vistos como única grande potência europeia a não ter demonstrado interesses Imperialistas na região, ganhando assim, a confiança otomana, que buscava um forte aliado contra as fortes ambições externas (MCMEEKIN, 2011). Assim, as inúmeras tentativas britânicas de conseguir acesso à exploração de óleo na Mesopotâmia não tiveram grandes repercussões (KENT, 1996, p. 168).

“Os ingleses queriam uma ferrovia de algum tipo, mas que de todo modo ligasse a costa do Mediterrâneo ao Golfo Pérsico para estimular o comércio” (MCMEEKIN, 2011, p. 57). A Ferrovia Berlim-Bagdá encurtaria o tempo de viagem em 3 dias com relação à rota pelo Canal de Suez, conforme os mapas abaixo:

Mapa 10 – A Rota pelo Canal de Suez



Mapa 11 – A Rota pela Ferrovia Berlim-Bagdá



A construção da ferrovia deu, inclusive, motivos para a Grã-Bretanha buscar aproximação com a França e a Rússia, antecipando a criação da Entente Cordiale ou Tríplice Entente. Mesmo com grandes diferenças de interesses, a nova política adotada pelo Kaiser alemão, a *Weltpolitik*, os fez somarem esforços afim de se defenderem dos interesses alemães. “Quanto mais ‘alemã’ parecia a ferrovia de Bagdá, mais motivos Paris, Londres e São

²⁹O Canal de Suez. Disponível em: <https://blog.dellemc.com/en-us/what-do-analytics-and-the-suez-canal-have-in-common/>. Acesso em: 06 de novembro de 2018.

³⁰Mapa da Ferrovia Berlim-Bagdá. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/khaba/histria-geral>. Acesso em: 06 de novembro de 2018.

Petersburgo teriam para tentar sabotá-la ou para apresentar propostas rivais para sua concessão” (MCMEEKIN, 2011, p. 56).

Comparada às demais potências, a Grã-Bretanha era uma das que possuíam menos parcelas, como sobre a Dívida Pública Otomana, apenas 15% em 1914, atrás de França e Alemanha. De todos os contratos e empréstimos relacionados ao Império Otomano somente dois eram com a Grã-Bretanha e estes ainda eram relativamente pequenos. Um relacionado à Constantinopla e outro relacionado a construção naval. Sua participação no pré-guerra se estendia desde o Banco Nacional da Turquia em 1910, na Ferrovia *Smyrna-Aidin*, posteriormente vendida aos interesses franceses e alemães, com a Companhia de Navegação Tigre e Eufrates, na Companhia Telefônica de Constantinopla além de uma série de pequenas empresas relacionadas a transporte, frete, mineração, roupas, à área naval e portos. Já na região do Golfo Pérsico, Grã-Bretanha e Índia detinham 79% da fatia comercial mesmo que a parte britânica correspondesse apenas a 28% os quais representavam pouco mais que 2 milhões de libras esterlinas, valor não vital, de pouca importância para econômica para a Grã-Bretanha. Ainda assim este valor foi utilizado para confrontar as relações entre os governos alemão e turco durante a construção da Ferrovia Berlim-Bagdá. Contudo, neste período, a parcela comercial alemã na região do Golfo e da Mesopotâmia cresceu na participação de 4% em 1906 comparados aos 2% dez anos antes enquanto a parcela britânica caiu 34% e esta tendência se manteve em 1914 (KENT, 2011, p. 171-172).

A Grã-Bretanha também possuía dificuldades em participar do comércio dentro do Império Otomano pois não contava com meios de facilitar estas transações. O único banco inglês era o Banco Imperial da Pérsia, que havia sido forçado a sair de Bagdá e Basra pelo Banco Otomano (KENT, 2011, p. 172).

Apesar de não possuir tão significativa parcela sobre a Dívida Pública Otomana, a Grã-Bretanha que teria sido a responsável pelo primeiro passo de abertura comercial otomana, integrando o Império Otomano à uma economia global através do Tratado de Livre Comércio de 1838. A partir deste momento, dadas as limitações otomanas, em condições pré capitalistas e baseadas em uma economia de subsistência, o Império passou a enfraquecer diante do mundo externo, levando as ambições europeias (BIRDAL, 2010, p. 2).

Assim, como principal estratégia, a Grã-Bretanha tinha de tentar desvincular o Califado do Sultanato turco e, desta forma, enfraquecer o Império Otomano. Esta era a

principal estratégia de sua *Orientpolitik* (MCMEEKIN, 2011, p. 85). A Grã-Bretanha já governava aproximadamente 100 milhões de súditos muçulmanos por volta de 1908 e, assim, o principal objetivo de Guilherme II era tornar estes muçulmanos contrários aos ingleses, apresentando-se como único parceiro confiável aos muçulmanos, derrotando por fim a Inglaterra e, assim, construindo seu “próprio império econômico no berço da civilização ocidental (MCMEEKIN, 2011, p. 17).

3.7 – OS INTERESSES GEOPOLÍTICOS FRANCESES

Após a derrota para os russos, o Sultão *Selim* buscou trazer reformas necessárias ao Império Otomano, como mudanças fundamentais em suas forças armadas. Para tanto, o estabelecimento destas necessitaria de armas mais modernas, as quais seriam compradas por países europeus ou, feitas no próprio Império Otomano. Assim, uma escola de engenharia militar fora criada em 1795 e também, passaram a recrutar instrutores e treinadores vindos da Europa. A maioria era francesa, à princípio. Com a chegada de franceses ao Império, uma nova atmosfera onde os oficiais turcos aprenderam valores que misturavam questões sociais, políticas e culturais, aprendendo as últimas mudanças ocorridas na Europa. Surgia assim, uma nova classe na sociedade otomana, a de diplomatas, interagindo com o mundo externo, reunindo-se em cafés para discutir sociedade e política, algo que daria resultado com movimentos que surgiriam no futuro e questionariam a autoridade do Sultão. Contra estas mudanças estimuladas pelo governo estava o antigo exército de Janízaros, como vimos no Capítulo Dois. Outro processo de grande influência francesa sobre os otomanos estava a Revolução Francesa de 1789. Cada vitória francesa era vista como uma vitória otomana contra a expansão russa (KIA, 2008, p. 100-101).

A amizade e as boas relações com a França permaneceram até a Primeira Guerra da Crimeia (1769) e as ambições territorialistas francesas começaram a dar vista como foi quando Napoleão subiu ao trono. Uma verdadeira situação de metamorfose nesta relação foi quando Napoleão desembarcou tropas no Egito em 1798 e ocupou Alexandria. Em poucas semanas os franceses dominaram o Cairo. Com fortes ambições, Napoleão visava disputar influência no Império com a Grã-Bretanha. O objetivo era controlar o caminho para as Índias, criando um Império Francês no Oriente Médio (KIA, 2008, p. 102). Tão logo a Alemanha de

Guilherme II faria o mesmo. Esta pressão francesa forçou o Sultão a aproximar-se novamente com Grã-Bretanha e Rússia.

Posteriormente, as áreas de influência entre Rússia, França e Inglaterra seriam melhor divididas, onde as potências reconheciam umas às outras como a Rússia influente sobre os Balcãs e o nordeste da Anatólia, o Líbano e a Síria como esferas francesas e britânicas no Egito, Grécia e Chipre. As Grandes Potências em geral fomentavam forças centrífugas de desintegração do Império, o qual lhe faltava integração e coesão linguística, religiosa, cultural, geográfica e econômica (KENT, 2011, p. 20).

Ao final da Guerra da Crimeia, Napoleão III, sobrinho de Napoleão Bonaparte, com ambições de seu tio, sentiu-se mais livre para exercer seu papel na Europa, vendo que sua aliança com a Grã-Bretanha acalmara os ânimos russos. Sentiu-se livre, então, para fomentar a unidade italiana diante das pressões da Áustria com objetivos ainda de se aventurar no Canal de Suez e ainda no México, buscando instalar uma dinastia de sua herança no país americano. Assim, desde 1859 a França comprometeu-se a ajudar a unidade italiana contra a Áustria. Apesar do apoio, Napoleão III não poderia envolver a França da guerra de fato por temer reações de Prússia, Rússia e Inglaterra. Este movimento estimularia a unificação alemã igualmente (SARAIVA, 2012, p. 55-56).

Como visto, Napoleão III ambicionava para a França o antigo papel representado pelo país na época de seu tio, Napoleão Bonaparte. O século XIX foi para toda a Europa um período de maior expansão dos interesses de cada Estado, evidenciando já um fim de uma hegemonia coletiva, dando lugar ao desequilíbrio de poderes particulares.

O exercício da hegemonia coletiva era móvel, flexível, visto que cada Estado tinha interesses próprios. A Grã-Bretanha agregou à política internacional os interesses macroeconômicos de sua expansão capitalista e o das classes: liberalismo, comércio, constitucionalismo. A França acompanhava-a nessa via. As três monarquias absolutistas esforçavam-se para esmagar as liberdades e as aspirações por representação política, quando elas afloravam nas vizinhanças como movimentos populares. O ponto de entendimento entre democracia e absolutismo era um desafio do concerto – os dois grupos agindo em sentido antagônico a tal respeito, sobretudo nas vizinhanças. Os conjuntos de Estados liberais e autoritários, ao final, integravam-se no todo, até certo ponto – cinco grandes e múltiplas independências –, em razão da prática política: as aspirações dos pequenos eram

levadas às reuniões dos grandes, mas nelas eles não tinham direito de voz ou voto. Os grandes dirigiam o concerto sem o consentimento dos pequenos, presumindo, todavia, que sua política estivesse refletindo realidades (SARAIVA, 2012, p. 51).

É de consenso dos historiadores que o Império Otomano passou todo o século XVIII em vertiginoso declínio. Longas e constantes guerras contra outros Estados, em especial os Habsburgos, esgotaram os recursos do Estado, que já não podia mais pagar os salários dos seus soldados. Assim, a França surgia como uma alternativa, estimulando o Sultão a confrontar-se contra a Rússia e os Habsburgos. Parecia ser uma boa aliança uma vez que a França precisava de um aliado contra os Habsburgos e o império precisava de um aliado na Europa.

A última grande aventura geopolítica francesa no Império havia sido a invasão de Napoleão ao território otomano, a qual havia evidenciado a inferioridade militar do mundo muçulmano diante dos exércitos europeus (MCMEEKIN, 2011, p. 26).

Dentre as Grandes Potências europeias, a França era a que se destacava como possível interessada no Império Otomano. Na década de 1880, a França assumiu as estradas de ferro de *Smyrna-Kasaba* e *Mersin-Adana*, assumindo assim, uma posição dominante na administração da Dívida Pública Otomana em Constantinopla, posição esta que havia se iniciado como uma dívida de guerra pela ajuda aos otomanos na Guerra da Crimeia contra a Rússia. Assim, a França assumia em 1880 um papel mais vantajoso enquanto os ingleses ficavam com as finanças do governo egípcio no Cairo. É de certo que a França fora o primeiro país a sonhar com a construção de uma via férrea até a Turquia, chamado o Expresso do Oriente (MCMEEKIN, 2011, p. 52).

Mapa 12 – A Ferrovia Smyrna-Kasaba



31

Mapa 13 –Ferrovia Mersin - Adana



32

Durante todo o período final do século XIX a França viria a disputar espaço com a Alemanha sobre a construção de ferrovias no território otomano, aumentando este interesse particularmente entre 1898 e 1918, onde realizou um grande esforço para aumentar a sua influência na região. Era uma forma de resposta à política expansionista adotada por Guilherme II, a *Weltpolitik*. A França era um dos países que mantinham uma influência

³¹Disponível em: <http://maviboncuk.blogspot.com.br/2017/11/the-smyrna-cassaba-railway.html>. Acesso em: 27 de dezembro de 2018.

³²Disponível em: <https://www.cma-cgm.com/news/176/cma-cgm-s-intermodal-network-in-south-turkey?cat=intermodal>. Acesso em: 29 de dezembro de 2018.

religiosa no Império, adquirindo o papel de protetora de Católicos, por exemplo. Porém, ao final do século XIX, os interesses franceses foram tornando-se maiores, devido a sentimentos nacionalistas intensificados por missionários alemães e italianos. Como vimos, desde 1860, a França exercia grande influência sobre a Dívida Pública Otomana e, em 1898, já detinha 50% desta. Desta forma, industrialistas franceses começaram a ambicionar posições de destaque e prestígio de forma cada vez mais presente. Da mesma forma cresceu o interesse pela participação em construções de ferrovias pelo Império. O país já operava Companhias de linhas férreas de sucesso como Salônica-Constantinopla e *Smyrna-Kasaba*, além da Companhia da rede da Síria, *Beirute-Damas-Hauran*. Participou também de um pequena, porém estratégica linha entre Mersina e Adana (KENT, 2005, p. 137-138).

Contudo, os otomanos não viam a França como um parceiro confiável para a construção de ferrovias. Em um relatório feito pela Companhia administradora das concessões de construção de ferrovias otomanas, a Sublime Porta fora avisada que uma relação como esta com a França poderia prejudicar tanto o Estado Otomano como as ferrovias já em construção. Porém, o Sultão temia que sua forte aproximação com a Alemanha lhe pudesse em posição vulnerável caso França e Inglaterra decidissem retaliá-lo e então, afim de acalmar os ânimos, concedeu aos franceses as linhas de Beirute-Damasco-Alepo enquanto a Companhia da Ferroviária da Anatólia e o governo otomano assinaram em 15 de fevereiro de 1893 os contratos das ferrovias de Ankara-Kayseri e Eskisehir-Konya. Tudo isto para equilibrar a concessão ao *Deutsche Bank* sobre Konya (OZYÜKSEL, 2010, p. 23-24).

Os estrategistas franceses também consideravam Constantinopla e os Estreitos como assuntos de máximo interesse geoestratégico francês. Havia também grande influência francesa no Marrocos, região que se tornaria seu protetorado em 1912. Dada sua posição na Dívida Pública Otomana, sua influência tornou-se cada vez mais econômica, onde banqueiros e industrialistas adquiriram um forte papel. Embaixadores franceses possuíam grande autoridade em Constantinopla. Contudo, os planos de construção de uma ferrovia de notável extensão entre Berlim e Bagdá tornaram-se um problema à influência francesa no Império. Assim, a França passou a ter um papel de concorrente à influência alemã no Império Otomano desde o final do século XIX até a Primeira Guerra Mundial. Como a França detinha enorme poder sobre as finanças otomanas, a construção da Ferrovia Berlim-Bagdá não poderia ser realizada sem a aprovação francesa, que passou então a exigir uma parcela de participação na construção da ferrovia, exigindo uma participação de 40% enquanto a Alemanha ficaria com

60%. Enquanto a França queria uma divisão igual e internacionalizar a ferrovia com vistas a receber lucros sobre as viagens, a Alemanha via o projeto como de interesse estratégico nacional (KENT, 2005, p. 138-143).

CAPÍTULO 4 – A ESTRATÉGIA GEOPOLÍTICA ALEMÃ E O PAPEL DA FERROVIA BERLIM-BAGDÁ

4.1 – A RELAÇÃO GEOPOLÍTICA ENTRE ALEMANHA E IMPÉRIO OTOMANO

No final do século XIX entramos em uma parte curiosa da história de ambos o Império Otomano e a Alemanha, em situações completamente opostas, se relacionam com bastante interesse em comum, quase que numa relação simbiótica e de benefícios mútuos. Enquanto a Alemanha crescia exponencialmente sua economia, caminhando para tornar-se em pouco tempo a primeira em industrialização no mundo, liderando a Segunda Revolução Industrial ao lado dos Estados Unidos, passando rapidamente os níveis de industrialização de todas as demais Grandes Potências europeias, o Império Otomano lutava para conseguir manter-se íntegro, lutando pela continuidade de sua existência.

Como visto no Capítulo Dois, se existe um verdadeiro momento para o início da queda otomana, fora a perda da Batalha de Viena (1683). Ali, iniciou-se sua derrota militar, porém, havia um novo tipo de derrota que o colocaria de forma decisiva nas disputas europeias por poder, que seria a derrota econômica. Muitos autores consideram que a derrota econômica fora a principal causa para a queda do Império Otomano, e esta derrota teria se iniciado na Guerra da Crimeia (1853) onde, para conseguir defender-se da Rússia, o Império contou com ajuda estrangeira e, assim, criou dívidas externas que se tornariam impossíveis de pagar, colocando-se assim, como uma verdadeira presa diante do predatismo Imperialista europeu, de forma que nunca mais conseguiria ter completa soberania sobre seu território (MCMURRAY, 2001, p. 16).

Ainda no século XIX não era muito comum a utilização do sistema de Dívida Pública como controle financeiro. Quando formado, o sistema de Dívida Pública Otomano era muito privado e composto por membros de diversos outros países, tais como Alemanha, Itália, Áustria, França, Holanda e Inglaterra, junto claro, aos próprios otomanos. Membros externos

eram escolhidos pelos acionistas ou, no caso da Itália, pela Câmara de Comércio de Roma. O governo otomano possuía a liberdade apenas de enviar representantes para as reuniões, contudo, não possuía liberdade de comandar ou interferir nas operações. Além disso, apesar de não poder comandar, tinha obrigações com o funcionamento do Conselho, fornecendo proteção militar, subsídios para o seu correto funcionamento. Em caso de desavenças entre o governo e o Conselho, uma comissão de quatro membros era formada (dois membros do Conselho e dois membros do governo) e um quinto membro escolhido pelos juízes, caso fosse necessário, para resolver a questão (BIRDAL, 2010, p. 103-104).

Diante dos estudos realizados para esta pesquisa, pode-se inferir que o Império Otomano só tenha durado muito tempo por conta das disputas entre os países europeus, ambiciosos de expandir seus poderes diante de toda a Revolução Industrial e Comercial pelas quais passavam. Se o Império durou tanto tempo, mesmo após dar claros sinais de fraqueza militar e econômica, fora porque a Inglaterra, poderosa e líder da balança de poderes europeia, assim o desejou. Eventualmente a Inglaterra se posicionava como defensora da integridade otomana com receio de fortalecimento russo sobre porções territoriais estratégicas otomanas. Assim, era do interesse da Inglaterra que a integridade do Império fosse mantida afim de impedir que outros países, com grande potencial de se tornarem jogadores tão grandes quanto ela mesma, tomassem para si as estratégicas estas porções territoriais.

Diante das ameaças e ambições europeias, o Império Otomano estava ansioso por uma parceria de força a qual seria, contraditoriamente, europeia, mas que também pudesse contrabalancear os poderes da Entente, aliança que já se formava contra os interesses alemães no Império (MCMEEKIN, 2011, p. 18). Desta forma, a única saída seria unir-se àquele que demonstrou força militar vencendo a França em 1871, a própria Alemanha.

Além de interesses ideológicos e pessoais na aproximação do Kaiser com o Sultão, havia interesses geopolíticos e econômicos envolvidos. O Sultão acreditava que conceder o direito da construção da ferrovia aos alemães os faria defendê-los diante de guerras e crises futuras. Seu principal interesse era usá-la contra a Rússia quando necessário (KENT, 2011, p. 10-11).

Como visto na história otomana, havia um problema de desenvolvimento na sociedade, que não se dividiu em classes tal como ocorreu na Europa e, assim, não houve uma classe que fomentasse o desenvolvimento industrial como a burguesia europeia e isto refletiu

em uma recusa inicial otomana em receber investimentos ou abrir-se ao comércio mundial. O Império tornou-se, assim, um símbolo de atraso e repulsa aos movimentos de ocidentalização que existiam entre os europeus. Posteriormente, como visto nos capítulos anteriores, quando o Império buscou se abrir ao capital externo, sem muitas alternativas diante das pressões que sofria, já não possuía meios de competir com estes países europeus.

Ainda em 1890 o Império sofria de escassez de conexões entre suas partes internas. A falta de meios de comunicação e transporte eficazes retardaram o desenvolvimento econômico, além de agravar a capacidade de o Império defender-se de ameaças estrangeiras. Assim, a partir do momento em que o Sultão admitiu uma maior relação com o capital externo, diante de um jogo sem saída de endividamento com as potências europeias, iniciaram-se muitas discussões acerca de investimentos em ferrovias. Era uma situação de benefício quase mútuo. Enquanto estes países conseguiam vantagens em construir estas ferrovias, além da capacidade de explorar matérias primas e expandir suas influências geopolíticas, o Sultão exigia em troca serviços de melhoria em infraestrutura no Império, como rede de telégrafos e iluminação. O investimento em ferrovias correspondia a 63% dos investimentos estrangeiros no Império no final do século XIX. A participação da Dívida Pública foi crucial para o desenvolvimento destas ferrovias. Como o Império carecia de formas de administração eficazes, a Dívida Pública exerceu um papel importante ao estabelecer direitos, parcelas sobre exploração de óleo, minerais e dividí-los entre as Companhias participantes. Além disso, fazia serviços de securitização sobre as garantias tanto das Companhias como da Sublime Porta para uns com os outros além de coletar impostos. Como visto anteriormente, o Conselho da Dívida Pública Otomana contava com membros representantes das principais potências europeias e, portanto, estes países disputavam entre si, até por estarem dentro do Conselho, sobre as parcelas que lhes caberiam acerca das concessões ferroviárias no Império. Assim, a preferência do Sultão pela Alemanha causaria desavenças geopolíticas graves com o passar do tempo (BIRDAL, 2010, p. 98-100).

Outro motivo pelo qual o Sultão *Abdulhamid II* optara pela Alemanha pois, além de ter usurpado o trono, havia também perdido mais uma guerra contra a Rússia, entre 1877 e 1878 após tentativa de massacres às populações da Bulgária e Bósnia-Herzegovina. *Abdulhamid II* também excluiu a Constituição e declarou falência das economias otomanas em 1875 (MCMURRAY, 2001, p. 17).

Anteriormente, os demais países europeus temiam a expansão de uma influência cultural e religiosa da Alemanha no Império Otomano. Após 1899, os alemães estavam preparados para construir uma ferrovia que colocaria em xeque a soberania inglesa na região e desestabilizaria todo o tabuleiro de poder entre as Grandes Potências europeias. A França fora a primeira a reconhecer tal ameaça ao seu *Status Quo*. A linha proposta se estenderia da linha já existente alemã na Anatólia até o coração da Ásia Menor, reduzindo a viagem de Constantinopla até Bagdá de 23 dias para somente 2 dias, custando em média de 600 francos. Diante desta ameaça, pouquíssimas ferrovias nos arredores, construídas pela Inglaterra ou pela França, poderiam sobreviver a tal concorrência comercial. Tão logo a França iniciaria suas hostilidades contra os planos alemães, onde em 1899, se acalmariam diante de uma concessão conjunta entre França e Alemanha (KENT, 1996, p. 140). O acordo foi firmado em 40% para a França e 60% para o grupo alemão do *Deutsche Bank* (KENT, 1994, p. 142).

Porém, mesmo com este posicionamento, a influência externa fora inevitável, inclusive por causa de uma necessidade de proteção por parte de uma potência estrangeira. E assim iniciou-se sua relação com a Alemanha. Nada parecia melhor do que o exército que tinha boas relações com a Rússia e que havia vencido a França há pouco tempo. Além disso, a ferrovia alemã facilitaria o transporte de tropas caso necessário. Esta relação mútua seria ainda mais fortalecida quando passou a haver uma troca de treinamento militar, tal como será melhor abordado ainda neste Capítulo. Apesar das grandes possibilidades de aproximação com a Alemanha, o Sultão sabia que não poderia ganhar total comprometimento desta com sua integridade territorial e, assim, também investiu em reformas internas. Porém, estas reformas estavam muito mais voltadas à manutenção de seu *Status Quo* do que em provocar as tão aclamadas reformas sociais que queriam os Jovens Turcos, que também será abordado neste Capítulo (KENT, 2005, p. 10-11).

Neste momento a Alemanha passou a ser vista pelos europeus como uma espécie de “cavalo de tróia”, que passava e ia destruindo todo o *Status Quo* já pré-estabelecido pelo Concerto Europeu (KESKIN *apud* MCMURRAY, 2001, p. 7). Mas na relação turco-alemã, tudo o que o Império Otomano precisava era que esta não tivesse ambições territoriais sobre si. Precisava apenas de um parceiro confiável que pudesse lhe proteger diante das Grandes Potências europeias, ainda que em troca, lhe fosse concedida vantagens como exploração de recursos naturais ou abertura de seus mercados aos produtos industrializados alemães.

4.2 – A ASCENSÃO DE GUILHERME II E A APROXIMAÇÃO COM O SULTÃO ABDULHAMID II

Após a Unificação Alemã, *Bismarck* tentou evitar que a França fizesse uma guerra de revanche juntando-se à Inglaterra, mesmo que isso parecesse ser uma hipótese difícil de se concretizar devido às disputas coloniais entre ambas. Porém, uma aliança mais possível ainda seria entre a França e a Áustria ou entre França e Rússia. Assim, estrategicamente, *Bismarck* propôs em 1872 a Liga dos Três Imperadores entre Alemanha, Áustria-Hungria e Rússia. A Liga tinha como um de seus objetivos a não interferência nos Balcãs para não causar instabilidades e nem alterar o *Status Quo* dos Estados europeus, assim como a manutenção das fronteiras entre França e Alemanha, reconhecidas por Áustria e Rússia, porém, para os dois outros membros, a não interferência nos Balcãs parecia ser algo impossível de se manter e, então, a Liga não durou muito tempo (OZYÜKSEL, 2016, p.7).

Como única alternativa, *Bismarck* fez outra aliança após o fim da Liga dos Três Imperadores. A aliança se deu com a Áustria, afinal, manter o povo germânico unido em uma situação de imperialismo europeu, era uma questão de sobrevivência. A ideia era que, em caso de a Rússia tomar qualquer ofensiva sobre o território alemão, que suas forças armadas estivessem unidas para encarar a ameaça. Porém, neste momento o Sultão *Abdulhamid II* havia pedido ajuda do Chanceler para uma renovação de suas forças armadas e, assim, unir-se ao Império Otomano em caso de ameaça russa tornou-se também uma boa alternativa, apesar de *Bismarck* pensar que as forças otomanas deveriam ser usadas apenas em última instância, em caso de movimentos pan-eslavistas e anti-germânicos (OZYÜKSEL, 2016, p. 8).

Desde a unificação da Alemanha, *Bismarck* estava concentrado em estabelecer as fronteiras alemãs sem expor o novo país a aventuras desnecessárias. Assim, embora apoiasse a influência alemã na Turquia, *Bismarck* buscou tomar decisões com sutileza, discretamente, temendo o frágil relacionamento entre Alemanha e Rússia. Assim, em 1887, o Chanceler viria a tentar neutralizar as suspeitas russas através do Tratado de Ressegurança, onde Rússia e Alemanha se comprometiam a permanecer neutras em guerras com outros países, incluindo a Turquia Otomana. Pondo sua política discreta em xeque, o Kaiser Guilherme II, visitaria Istambul em uma viagem triunfal em visita ao sultão *Abdulhamid II*, confirmando os temores russos com relação aos interesses alemães no Oriente Próximo. Apesar de o interesse russo na renovação do tratado ter sido evidente, o Kaiser expansionista, sob a ordem da *Weltpolitik*, não o renovou, colocando-se em perigoso isolamento ao expor a antiga aliança entre as duas

potências, dando espaço para um antagonismo que viria a se estender por duas guerras mundiais. Como consequências deste fato, abriu-se também o precedente para uma aproximação entre Rússia e França, no intuito de formar uma aliança defensiva, concluída em 1894, como alertou os russos a buscarem alternativas para controlar o seu acesso aos estreitos turcos. Isto tudo causou um grande desequilíbrio na balança de poder europeia, o que viria a culminar na Primeira Guerra Mundial (MCMEEKIN, 2011, p.22-25).

Enquanto *Bismarck* pegou parcelas pequenas de colônias na década de 1880, a maioria na África e no Pacífico, grupos nacionalistas surgiam em conjunto com alguns segmentos da comunidade internacional de negócios, insatisfeitos com esta pequena parcela de colônias para um país que crescia muito rapidamente, aclamando por maiores conquistas coloniais e, portanto, por uma posição de maior força da Alemanha no cenário mundial. Neste mesmo momento também lutavam já contra uma possível expansão socialista que já iniciava pelo leste europeu. Assim, as ambições territoriais de Guilherme II já representavam uma forma de se proteger desta influência (KENT, 1996, p. 107).

Dadas as circunstâncias, Guilherme II, em pouco tempo demitiria *Bismarck*, ambicionando tornar-se Chanceler de si mesmo, buscando uma maior abertura para tomar decisões mais de acordo com suas ambições expansionistas.

O novo Kaiser estava determinado a ser seu próprio Chanceler e os ministros seriam seus “humildes serviçais”. Ele anunciou o seguinte em um discurso público que proferiu em 1891: “Apenas uma pessoa pode ser líder no Reich, não consigo tolerar mais ninguém!”. Preterindo o Reichstag como “casa imperial dos macacos”, ele se cercou de vários conselheiros e amigos íntimos que apoiavam as suas ambições neo-absolutistas (KITCHEN, 2012, p. 230)

A Alemanha guilhermina passou a ser reconhecida por ter pretensões absolutistas e expansionistas, iniciando o período conhecido como *Weltpolitik*. O tabuleiro de equilíbrio europeu começara a se desequilibrar a partir deste momento, culminando na Primeira Guerra Mundial. *Bismarck*, temeroso de uma Alemanha ainda recém unificada tornar-se alvo de retaliações das Grandes Potências, evitava mostrar-se muito, ou participar muito ativamente de conferências internacionais como foi o caso do Congresso de Berlim, porém, Guilherme II

jogou toda a sua política externa cautelosa abaixo, apresentando-se como um Imperador ambicioso e expansionista. Havia muita pressão popular para que a Alemanha também obtivesse sua parcela colonial, já que a população estava muito influenciada pelo sentimento nacionalista que se fortificou após a unificação territorial e política.

Segundo McMeekin (2011), Guilherme II, apesar de expansionista, tinha um plano muito bem arquitetado para expandir-se pelo Império Otomano, escondido sob a cortina da Ferrovia Berlim-Bagdá. Desta forma, apesar de sua ambição, o Imperador não tinha muita coragem de iniciar uma guerra abertamente para conquistar colônias, mascarando seus planos sob a ideia de colaboração pacífica com o Império Otomano, preocupado com sua infraestrutura e integração com a Europa, numa estratégia de *Soft Power*. Abordaremos este plano no próximo tópico.

As aproximações de Guilherme II com o Sultão *Abdulhamid II* começaram a tomar forma em 1889 em uma visita triunfante do líder alemão à Istambul, onde ali iniciariam-se discussões a respeito da construção da Ferrovia Berlim-Bagdá, uma proposta tanto turca como, posteriormente, alemã onde ambos os países se beneficiariam em uma proposta um tanto quanto ousada do Kaiser alemão, que secretamente ambicionava dominar esta região e assim construir o seu Império colonial no coração da Europa, tal como será visto mais adiante.

No entanto, as relações entre a Alemanha e o Império Otomano a respeito da construção ferroviária datam de um período anterior, em 1872 quando, diante de questões internas como dificuldades de financiamentos de ferrovias até então concedidas à Inglaterra, o Sultão convidou o engenheiro alemão *Willhelm von Pressel* para a Diretoria Geral das Ferrovias Otomano-Asiáticas para que ele pudesse desenhar o projeto de uma ferrovia onde os interesses otomanos pudessem ser alcançados. Assim, em 1872-73, *Willhelm von Pressel* desenhou e detalhou um projeto de 4.670 km de extensão que iria desde *Haydarpasha* até *Basra* (OZYÜKSEL, 2016, p.6).

Haydarpasha foi projetada para ser a mais importante estação da preciosa ferrovia do Kaiser Willhelm II, ligando Berlim a Bagdá. Se concretizava pela primeira vez a Weltpolitik do Imperador alemão, destinada a unir o Oriente e o Ocidente, a Ásia e a Europa, assentando então a Alemanha firmemente no caminho para ser detentora do poder mundial (MCMEEKIN, 2011, p.16).

Imagem 2 - ESTAÇÃO HAYDARPASHA ATUALMENTE³³



Neste momento, sérias dívidas estavam cercando o Império Otomano devido aos resultados da Guerra da Crimeia. O governo estava tendo que reduzir a taxa de juros dos débitos internos e externos pela metade. Tão logo, sua economia quebraria em 1875, retardando os planos de *Pressel*. Porém, projetos similares estudados pelo Ministro de Obras Públicas, *Hasan Hilmi Pasha*, em 1880, deixavam claro que qualquer destes sonhos seria inviável sem a colaboração europeia. Somente em 1881 que houve um retorno dos investimentos estrangeiros no Império Otomano devido a criação de um sistema de dívidas públicas que foi criado, reduzindo os riscos associados a insolvência do Império (OZYÜKSEL, 2017, p. 6).

Apesar do atraso, os planos de *Pressel* seriam bem sucedidos e, então, os 80 km de ferrovia construídos se tornariam o primeiro trecho da ferrovia Berlim-Bagdá, estendendo-se desde a costa asiática de Istambul, ao longo do Mar de Mármara, até *Izmit*, concluídos em 1872. *Pressel*, reconhecido como o “Pai da Ferrovia Berlim-Bagdá”, não possuía interesses Imperialistas, nem era um visionário acerca da expansão do poder alemão. *Pressel* passou grande parte de sua vida no Império Otomano, onde reconhecia-se em sua segunda morada. Quem arquitetou o plano com ambições de desenvolver a Alemanha enquanto potência regional e mundial fora *Georg von Siemens*, o diretor do *Deutsche Bank*, numa afronta às

³³“Estação de Haydarpaşa, construída fisicamente voltada para o ocidente, a saída ferroviária de uma cidade que se reparte por dois continentes: Istambul, rumo à Turquia e ao oriente. Proporciona uma das mais belas visões da costa europeia para Istambul” (MCMEEKIN, 2011, p.15). Retirado de: <https://pt.depositphotos.com/87803832/stock-photo-haydarpasa-train-station.html>. Acesso em: 07 de maio de 2018.

políticas anteriores de *Bismarck*. Após a morte de *Pressel*, o General *Colmar von Goltz* assumiu o projeto, com uma vocação mais Imperialista. *Goltz* não era tão simpático aos otomanos e possuía uma postura mais radical (MCMURRAY, 2001, p. 23-24).

Assim, o Império precisava de fato de uma parceria europeia, porém, o Sultão estava desconfiado de todos os demais parceiros, como França e Inglaterra que, aos poucos estavam ganhando cada vez mais poder e influência dentro de seu território, evidenciando interesses coloniais os quais o Sultão não estava nem um pouco interessado. Sendo assim, a Alemanha Imperial, que em nenhum momento demonstrou interesses territoriais dentro do Império Otomano, se tornava uma alternativa para as concessões de ferrovias. “[...] O Império Otomano estava desesperado por conseguir um aliado europeu forte que fizesse frente aos intimidadores da Entente” (MCMEEKIN, 2011, p. 18).

Uma disputa ocorrida sobre a fronteira em *Aqaba* deflagrada em Sinai entre a Turquia e a Inglaterra tornaria-se uma grande oportunidade para Guilherme II (MCMEEKIN, 2011, p.43). O Kaiser então, buscou ganhar a simpatia do Sultão e de seus 100 milhões de súditos espalhados por todo o território do Império Otomano. O objetivo de Guilherme II era convencer tanto o Sultão como o *Czar* de que o inimigo era a Grã-Bretanha. Era uma dupla manobra: acalmar os russos e dar um golpe tentando a simpatia do um milhão de súditos islâmicos sob o controle inglês dentro das colônias britânicas no Império (MCMEEKIN, 2011, p. 30).

4.3 – A VISITA DO KAISER À ISTAMBUL (1889) E A ESTRATÉGIA ALEMÃ SOBRE SEU ATRASO COLONIAL: A FERROVIA BERLIM-BAGDÁ

Como visto, a principal estratégia alemã era o combate às forças britânicas as quais Guilherme II julgava como a principal ameaça aos interesses alemães de conquistar o merecido sucesso para seu país forte e unificado. Diante disto, um dos principais destaques da Alemanha durante seu surto de desenvolvimento entre 1871 e 1914 fora o desenvolvimento de sua Marinha. Segundo Hobsbawm (1994), a Marinha alemã chegou rapidamente à segunda posição, atrás somente da Inglaterra, em pouquíssimo tempo.

A decisão pela construção de 19 navios de guerra, 8 cruzadores blindados, 12 cruzadores pesados e 30 cruzadores leves a ser concluída até 1904, na transição do século XIX para o XX – sob o programa do Almirante Alfred von Tirpitz, vigorado através da Primeira Lei Naval de 1888 –, seguida pela Segunda Lei Naval de 1900, em que se duplica a frota para 38 navios de guerra, 20 cruzadores blindados e 38 cruzadores leves, concorrerá para tal necessidade (MASSIE, 2012 apud RONCHI; GASTAL; ARROQUE, ROSA, On line, p. 62-63).

A visita do Kaiser em 29 de outubro de 1889 fora no centenário da invasão francesa ao Egito, realizada por Napoleão Bonaparte, a qual evidenciou grande fraqueza militar do Império que antes havia sido o exemplo de força militar na Europa. Guilherme II parecia mais estar chegando para conquistar o Império do que para fazer uma simples visita, chegando sobre um cavalo, levantando bandeiras alemãs sob o hino alemão, uma atitude que certamente *Bismarck* desaprovava temendo uma revanche russa, contrariada pela visita (MCMEEKIN, 2011, p. 28-29). Da mesma forma, o Sultão lhe agraciou estendendo um tapete vermelho. Deste encontro saíram alguns resoluções rápidas como ceder ao Kaiser alemão terras na Terápia, no Bósforo. Neste momento, *Bismarck* ainda era Chanceler e então, Guilherme II lhe pressionou para que a Alemanha tivesse maior envolvimento com o Império Otomano (MCMURRAY, 2001, p. 28).

Sua visita fora a segunda em nove anos e, tão logo encontrou com o Sultão, dirigiu-se para a Terra Sagrada e lá tentou conquistar a simpatia dos judeus e, uma semana depois, dirigiu-se a Damasco onde foi recebido pela *Ulema*, que deu-lhe boas vindas em nome dos três milhões de muçulmanos. O Kaiser, sabiamente respondeu-lhes que sempre poderiam vê-lo como um amigo (KENT, 1996, p. 108).

Em pouco tempo o Kaiser deixaria claro seus planos para além da simples discussão a respeito da construção da Ferrovia Berlim-Bagdá. Assim como McMeekin (2011) evidenciara sobre os interesses particulares do Kaiser no Império Otomano como um plano de reduzir a influência inglesa na região e tomar-lhes territórios dominados, nas palavras do próprio Kaiser, “Nossos cônsules (...) devem incendiar o mundo maometano todo em uma revolta implacável (...) Finalmente a Inglaterra deverá perder a Índia” (FISCHER apud PALMER, 2013, p. 229). Assim, fica clara a intenção do Kaiser sobre provocar a revolta do povo islâmico contra seus colonizadores ingleses, afim de atingir seus objetivos estratégicos de obter para si territórios altamente importantes para a industrialização alemã, ao mesmo tempo

em que enfraqueceria seus parceiros europeus em uma luta por aumento relativo de poder dentro de sua região de interesse.

Segundo Yorulmaz (2014), a pequena visita se tornou um importante passo, de modo influente, o qual mudaria os parâmetros da política externa entre germânicos e otomanos, determinando o caráter dos laços bilaterais entre ambos por muitos anos. Apesar de a visita parecer rápida, seus impactos comerciais, políticos e econômicos foram cruciais. O Kaiser era o primeiro monarca europeu a visitar Istambul e, portanto, a imprensa demonstrou bastante interesse nesta ocasião (YORULMAZ, 2014, p. 58).

Ao final do século XIX as forças armadas alemãs, apenas três décadas após sua unificação territorial e política, tornaram-se uma das mais reconhecidas forças seja por seu poder militar, tecnológico e econômico. Embora suas forças armadas fossem menores do que as russas e, apenas ligeiramente maiores que as francesas, eram tidas como as mais formidáveis da Europa. Seu programa naval contribuiu em muito para o seu *boom* econômico. Ao mesmo tempo estavam crescendo as indústrias de ferro e aço e ainda, indústrias químicas como a *Bayer*, *Hoechst* e *BASF*, assim como indústrias elétricas como *AEG* e *Siemens*, que já tomavam posições de liderança no mercado mundial. Seu sistema de transportes via ferrovias se expandia rapidamente em 1900, excedendo a 50 mil quilômetros e, com uma Marinha Mercante com, aproximadamente, 1300 navios a vapor (KENT, 1996, p. 107). As interações e trocas de influência militar entre ambos serão melhor abordadas neste Capítulo.

Como citado anteriormente, nesta visita do Kaiser a Istambul, *Bismarck* ainda era o Chanceler e Conselheiro do Imperador Guilherme II. O Chanceler desaprovava tal visita temendo uma revanche russa. A maior preocupação de *Bismarck* durante todo o seu governo, era evitar criar inimizade com a Rússia. Sua oposição era claramente apoiada sobre decisões geopolíticas, de acordo com a posição central da Alemanha entre França e Rússia. Assim, se a Alemanha se tornasse simpática à Rússia, provavelmente nenhuma coalizão contra a Alemanha seria formada (YORULMAZ, 2014, p. 56-57).

Ao longo dos anos de relação entre a Alemanha e o Império Otomano, o número de Cônsules foi crescendo em território otomano, assim como o número de Consulados e Embaixadas, os quais chegaram próximos a vinte em 1912, incluindo a região da Mesopotâmia como *Mosul*, *Basra* e Bagdá, com mais seis órgãos na Síria e no Líbano, como Aleppo, Damasco, *Tarabulus*, Beirute, *Haiffa*, *Jaffa* e Jerusalém e dois em Cecília, como

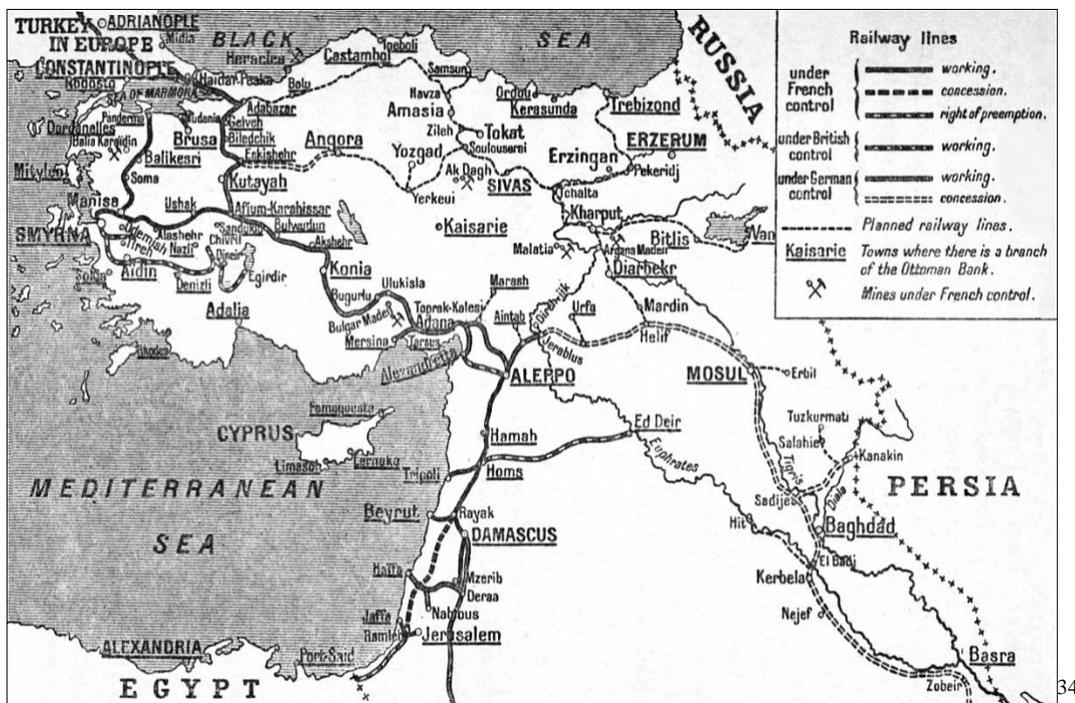
Adana e Mersin, além de dois na costa do Mar Negro como Samsun e Trabzon (KENT, 1996, p. 109).

Quando o Kaiser visitou o Sultão, o plano da ferrovia já estava muito arquitetado como uma solução para o problema do crescente Imperialismo na região uma vez que a ferrovia seria uma forma de possibilidade de crescimento da influência política e econômica germânica dentro do território otomano. Em suma, os políticos alemães viam na ferrovia uma forma pacífica de expansionismo. Assim, como visto anteriormente, em 1888, o *Deutsche Bank* foi agraciado com sua primeira concessão ferroviária na Anatólia, o que pode ser considerado como o início da construção da ferrovia Berlim-Bagdá, onde iniciou-se a construção das ferrovias *Haydarpasa-Ankara* e *Eskisehir-Konya* (OZYÜKSEL, 2016, p.2-3).

Cabe lembrar que outros países como França e Inglaterra já haviam começado a construir outras ferrovias em território otomano, como podemos ver no mapa abaixo:

Mapa 14 – Trechos de ferrovias e suas concessões para outros países, tais como:

Haydarpasha-Ankara e Eskisehir-Konya.



³⁴Disponível em: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=158112>. Acesso em: 29 de dezembro de 2018.

Contudo, a estratégia alemã iria além. Esta ferrovia seria a única com objetivos estratégicos de domínio territorial e de confronto com interesses de outros países. Guilherme II deu à Ferrovia Berlim-Bagdá um outro sentido, o qual despertou uma formação de alianças defensivas, tais como a Tríplice Entente (França, Inglaterra e Rússia) e, sua própria aliança, a Tríplice Aliança (Império Áustro-Húngaro, Alemanha e Itália), reconhecidas mundialmente no deflagrar do conflito da Primeira Guerra Mundial. A ideia de Guilherme II era confrontar o poderio absoluto da Inglaterra na região do Golfo Pérsico, uma vez que Bagdá situava-se somente a 800 km do Porto de Basra, no Golfo Pérsico. Além disso, a Ferrovia Berlim-Bagdá seria o caminho mais curto para se chegar ao Golfo, encurtando as viagens em três dias, sendo uma alternativa à rota inglesa pelo Canal de Suez, o melhor caminho até então para se chegar às Índias, como demonstrado nos mapas abaixo:

Mapa 15 – Kilometragem do Canal de Suez (11.600km)



³⁵Disponível em: <https://planetalarve.com/2013/07/08/portugal-pode-beneficiar-com-a-crise-no-egito/>. Acesso em: 29 de dezembro de 2018.

Mapa 16 – Rota da Ferrovia Berlim-Bagdá no Império Otomano (1600km)



Desta forma, Guilherme II pretendia roubar o cenário dominante inglês sobre a região do Golfo Pérsico e, além disso, de acordo com McMeekin (2011), o Kaiser tinha um “trunfo na manga”: o Islã (MCMEEKIN, 2011, p. 17). Tal como ressaltado no início desta pesquisa, o maior cimento que uniu o Império Otomano durante tanto tempo teria sido o Islã. Com os territórios dominados pela Inglaterra, esta já dominava cerca de 100 milhões de súditos. O que o Imperador alemão precisava era causar uma revolta destes súditos contra o colonialismo inglês, mostrando-se como um amigo e protetor para este povo diante das ambições externas. Assim, para Guilherme II, não poderia ser uma oportunidade melhor de expandir seu poder de forma “pacífica”, com seria com a construção da Ferrovia Berlim-Bagdá. “Sob a máxima chinesa de ‘O inimigo do meu inimigo é meu amigo’, a Alemanha tornaria-se a melhor opção de aproximação do mundo árabe” (MCMEEKIN, 2011, p. 18).

³⁶Disponível em: <https://iakal.wordpress.com/2014/10/10/the-first-world-war-for-oil-1914-1918-similarities-with-the-2014-oil-wars-100-years-later/>. Acesso em: 29 de dezembro de 2018.

“Que os americanos fiquem com as planícies; os russos, com a Sibéria; os franceses, belgas e ingleses, com os diversos territórios africanos infestados de malária. A Alemanha construiria seu próprio império econômico no berço da civilização ocidental” (MCMEEKIN, 2011, p. 17).

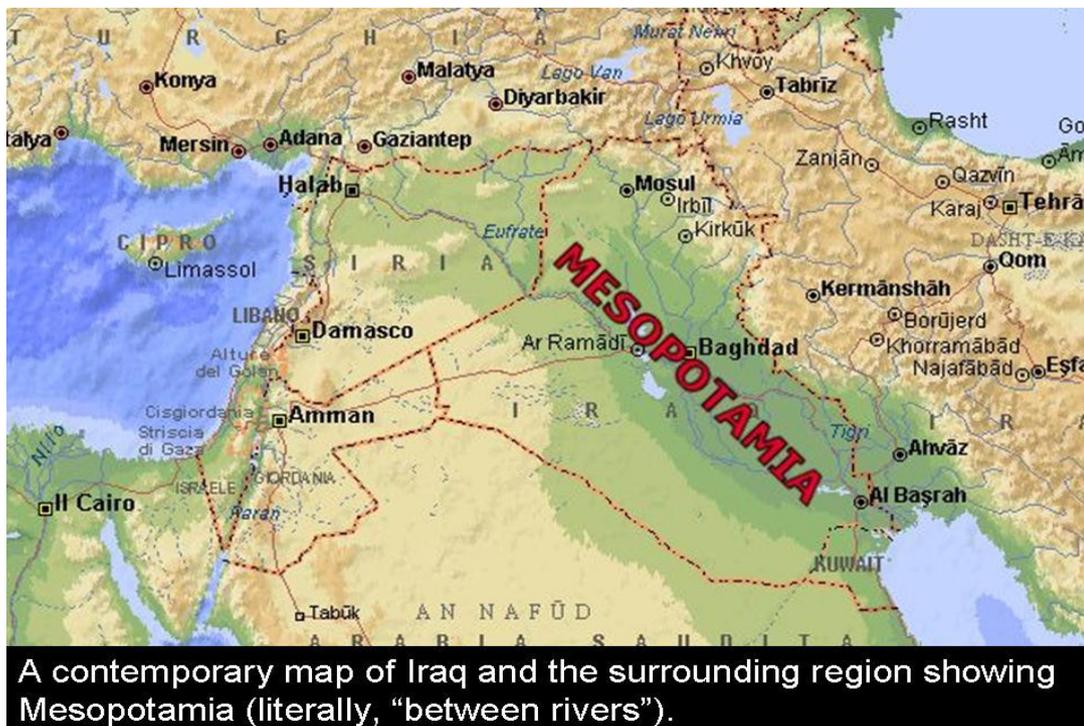
4.3.1 – POR QUÊ BAGDÁ?

Bagdá situa-se no atual Iraque e na antiga Mesopotâmia. A situação em que se encontrava uma de suas principais regiões, que havia sido de grande destaque no passado, a Mesopotâmia, estava economicamente ruim uma vez esta havia perdido sua influência estratégica na circunavegação africana desde que os europeus encontraram uma nova rota por terra para chegar à África. Assim, desde o século XV a região vinha perdendo importância. Além disso, no século XIII, houve uma invasão Mongol que acabou com os sistemas de irrigação da Pérsia e da Mesopotâmia de tal modo que esta região, conhecida por ser o celeiro do mundo, tornou-se estéril (MCMEEKIN, 2011, p.50). Séculos depois, ainda assim, apesar do passado de fracasso comercial, Bagdá tornaria-se instrumento de interesse dos alemães já que tinha uma posição estratégica, próxima ao Golfo Pérsico, região que o Kaiser via como fundamental ter acesso para que a Inglaterra perdesse autonomia sobre a região.

Mais especificamente sobre a história de Bagdá, temos que é uma cidade de caminho para o domínio do Golfo Pérsico dada a sua proximidade. Logo no início da história otomana, tal como vista no Capítulo Dois, temos que, após o assassinato de Osmã I, o qual havia deposto o trono de seu tio, *Mustafa I*, subiu ao trono *Murad IV*, convocando então, o exército para recapturar Bagdá, entre 1625 e 1626. Em 1630, após tentativas falhas de retomar Bagdá, iniciaram-se rebeliões nas províncias árabes do Egito, Líbano e Yémen, ao ficar claro que o Império perdia sua força. Ao mesmo tempo, os exércitos de Janísaros e *Sipâhis* em Istambul, se revoltavam com a fraqueza que representavam comparada à sua popularidade como o melhor exército do mundo poucos anos antes. Esta revolta foi se espalhando por toda a Anatólia. Após um incêndio na capital em 1633, a paz fora restabelecida como um ‘sinal dos deuses’ para que a ordem fosse restaurada. Cafeterias onde eram feitos os encontros dos rebeldes e críticos do poder do Sultão foram fechadas. Com a paz restaurada, rebeldes citados na lista do governo foram presos após um levantamento de seus nomes e, então, o exército

restabelecido. Bagdá fora recapturada em 1638. O governo também foi capaz de conter o avanço dos *kossacos* poloneses pelo norte (KIA, 2008, p. 71-73).

Mapa 17 – Mesopotâmia antiga



Bagdá não parecia ser um local muito atraente no século XIX. Era uma pequena cidade de 150 mil habitantes, servindo apenas como posto de parada para povos nômades e caravanas. Seria um grande custo ressuscitar a atividade econômica da Mesopotâmia e conectá-la à Constantinopla por 3200 km de trilhos passando por territórios muitos difíceis como pântanos, desertos e cadeias montanhosas, como a grande Cordilheira de Taurus. Apenas a Turquia asiática parecia ser uma opção rentável aos comerciantes que por ali pensavam em se aventurar, porém, apenas a 800 km de Bagdá, ficava o Porto de *Basra*, no Golfo Pérsico, de onde fluía todo o tráfego marítimo para a Índia e o Extremo Oriente. Assim, uma ferrovia que ligasse a Europa ao Golfo Pérsico poderia representar uma rota alternativa e

³⁷ Mapa da Mesopotâmia. Disponível em: <https://seonegativo.com/donde-se-ubica-mesopotamia.html>. Acesso em: 06 nov 2018

mais rápida para se chegar até o oriente, como visto anteriormente, encurtada em 3 dias (MCMEEKIN, 2011, p. 51).

Contudo, após o envio de estudiosos alemães para a região, observaram muitos obstáculos, tais como a dificuldade em transpor a Cordilheira de Taurus, que seria muito custosa, além da fraca atividade comercial na região, onde havia inclusive, muitos povos nômades ainda, o que dificultaria o acesso das vendas de produtos alemães ao longo da construção da Ferrovia e, por fim, concluiu-se que os investimentos seriam muito altos e muito arriscados, onde a Alemanha sozinha, não conseguiria lidar com as despesas. Neste momento, França e Grã-Bretanha entraram como principais concorrentes à Alemanha. Já a Rússia permitia a construção desde que a linha não chegasse às suas fronteiras e nem perto dos Balcãs (MCMURRAY, 2001, p. 47-49).

4.3.2 – O PETRÓLEO COMO FONTE DE ENERGIA

O Petróleo se destaca como ponto importante desta pesquisa visto que é considerado por muitos estudiosos como um dos principais motivos que deram a vitória aos Aliados. Inicialmente, a indústria petroleira surgiu entre os séculos XIX e XX como apenas fornecedora à baixo custo de querosene. Com o surgimento da lâmpada, este setor foi perdendo visibilidade. Contudo, logo após seria criado o motor de combustão interna, que daria lugar ao petróleo como principal fonte de energia do mundo até os dias de hoje. Esta inovação surgiu paralelamente em diversos países ao mesmo tempo, dentre eles Alemanha, EUA, França, Itália e Reino Unido. O motor de combustão interna trouxe vantagens logísticas para a guerra, uma vez que cavalos consumiam muita comida, cerca de dez vezes mais que um ser humano. Estima-se que a construção de Ferrovia Berlim-Bagdá já fosse voltada para uma busca de fontes seguras de petróleo uma vez que houve um acordo entre Alemanha e o Império Otomano para que a ferrovia chegasse ao Golfo Pérsico, dentro da estratégia guilhermina da *Weltpolitik* (RONCHI; GASTAL; ARROQUE; ROSA, *On line*, p. 59-63).

Em busca de fontes mais baratas de energia para mover sua indústria e frota marítima, a Inglaterra fora a primeira em desbravar o mundo em busca destes recursos. Em 1912 os ingleses já tratavam com o *Deutsche Bank* deste assunto, fundando a Sociedade Petrolífera da Turquia que, em 1914 já começaria suas explorações em Mosul. Contudo, fora a Rússia que

iniciara a transição do modelo movido à querosene de seus navios para o petróleo, já em 1870 (BROWN, 2003 *apud* RONCHI; GASTAL; ARROQUE; ROSA, *On line*, p. 60).

Além do desenvolvimento de sua Marinha, a Alemanha entrou em um período de incrível produção de carvão, ferro e aço, o que também fomentaria o seu exercício por terra, que a levaria a participar da concepção da Ferrovia Berlim-Bagdá em um acordo com o Império Otomano, também com vistas a combater a influente presença da Inglaterra no Império (WILLMOT, 2008, p. 10).

Diante desta inovação russa, a Inglaterra buscou investir no petróleo para sua frota marítima, a Armada Real onde, *Winston Churchill* encomendou um estudo ao *War College* o qual concluiu que o novo modelo traria maior velocidade à frota, que atingiria 25 nós, o que seria capaz de derrotar qualquer navio alemão. Além disso, homens que antes seriam destinados a abastecer caldeiras, poderiam passar a participar ativamente do combate (YERGIN, 2012 *apud* RONCHI; GASTAL; ARROQUE; ROSA, *On line*, p. 60).

A região onde seria construída a Ferrovia Berlim-Bagdá era, e ainda é, geopoliticamente estratégica, possuindo recursos naturais ao longo de sua rota. Por fim, representava não apenas uma conexão entre o Ocidente e o Oriente, como também, interesses geoeconômicos já que conectava o Mar do Norte ao Golfo Pérsico, sendo uma alternativa aos fluxos britânicos.

A Companhia Real Holandesa e a britânica *Shell* criaram a primeira companhia gigante internacional de Petróleo em 1907 e intervieram fortemente nos interesses otomanos sobre esta questão através do Sindicato Oriental de Petróleo. Os holandeses aproveitaram-se para oferecer suporte político para o controle de óleo na Mesopotâmia, ficando com 60% sobre esta administração e os britânicos com 40%. Obviamente que a Alemanha discordou deste acordo (OZYÜKSEL, 2016, p. 136-137).

Neste momento, o petróleo já vinha se tornando importante diante do carvão e das máquinas a vapor utilizadas até então. Assim, é importante destacarmos que o interesse alemão em construir a ferrovia até Bagdá não se configurava apenas como um simples desejo de tirar o monopólio britânico no Golfo em busca de uma rota mais rápida para as Índias, numa luta engajada de conquistar a simpatia dos muçulmanos e assim conquistar mercado consumidor, mas sim, aproximar-se de onde havia comprovadamente, petróleo.

No caso específico da ferrovia Berlim-Bagdá, os acordos firmados entre a impérios Alemão e Turco-Otomano visavam, para aquele, chegar às jazidas petrolíferas do Oriente Médio (sobretudo no Golfo Pérsico) e, para este, reduzir a pesada influência de credores franceses e britânicos: O acordo germano-otomano assegurando a construção da seção final da ferrovia Berlim-Bagdá significou a quebra da esperança inglesa de trazer a Mesopotâmia, com sua localização estratégica e seu petróleo, sob sua influência exclusiva e significava também uma grande derrota para a França (ENGDAHL, 2007apudRONCHI; GASTAL; ARROQUE; ROSA, On line, p. 63).

Na Turquia, reservas necessárias àquilo que sustentava a indústria moderna já haviam sido descobertas pelos europeus em 1871. Em Mosul, na Turquia asiática pareciahaver sido encontradas ricas reservas em chumbo, zinco, cromo, cobre, linhoto e, em quantidades que pareciam ser inesgotáveis, petróleo líquido (MCMEEKIN, 2011, p.54).

A luta e busca por petróleo é considerada por muitos estudiosos como uma das principais causas da Primeira Guerra Mundial e, cerca de 50 anos antes, este assunto não era algo desconsiderado nas estratégias externas das Grandes Potências europeias. Com a formação da aliança entre Alemanha e Áustria-Hungria, caso os planos da Ferrovia Berlim-Bagdá se concretizassem, seria muito fácil que ambas dominassem as principais regiões produtoras de petróleo, incluindo os Balcãs, como podemos exemplificar no mapa abaixo.

Mapa 18 – Projeto da Ferrovia Berlim-Bagdá



38

Desta forma, esta aliança desestabilizava muitas regiões e seus respectivos controles pela Inglaterra ou Rússia, por exemplo, como o Golfo Pérsico, que era a mais rica região em petróleo e o Mar Cáspio, segunda maior reserva a esta época, configurando-se como área de influência russa. Com a Ferrovia, a Alemanha também se aproximava do Egito, principal colônia inglesa no Império Otomano e da Índia, outra área de enorme influência britânica.

Diante da ameaça alemã, Inglaterra e França puseram fim a 100 anos de rivalidades e uniram-se na Entente Cordiale. Vale ressaltar que a França estava com o sentimento de revanche por a Alemanha ter tirado de seu domínio a região de Alsácia e Lorena, rica em minérios, ainda necessários à locomoção de navios à vapor, que logo seriam movidos à petróleo.

Não podemos desconsiderar também que a região dos Balcãs, também rica em petróleo, não seria alvo destes conflitos. Não foi nenhuma coincidência que o conflito nos

³⁸Disponível em: <https://www.picswe.com/pics/baghdad-railway-31.html>. Acesso em: 29 de dezembro de 2018.

Balcãs tenha se tornado uma bomba relógio para a Primeira Guerra Mundial, dois anos depois. Trataremos especificamente da Guerra dos Balcãs ainda neste Capítulo.

De acordo com o primeiro geopolítico, *Friedrich Ratzel*,

Quer seja o homem considerado isoladamente ou em grupo (família, tribo ou Estado), por toda parte em que se observar se encontrará algum pedaço de terra que pertence à sua pessoa ou ao grupo de que ele faz parte. [...] Estamos na presença de organismos que entram em intercâmbio mais ou menos durável com a terra, no curso do qual se troca entre eles e a terra todo gênero de ações e reações (RATZEL, 1982, p. 94).

Ratzel, antecipando o século XX, destaca em sua análise que a disputa por recursos vinculados especialmente ao solo viriam a determinar conflitos em larga escala tal como veríamos na Primeira e Segunda Guerras Mundiais. O petróleo representou a principal mudança tecnológica militar para o mundo atual, desde o motor a vapor para o modelo que ainda temos hoje, de combustão interna. O petróleo moveu a Primeira Guerra Mundial no sentido em que esta combustão interna dava vantagens militares aos jogadores, além da busca por suprimentos deste recurso, tornando as disputas estratégicas no sentido em que os países em conflito buscavam abastecer seus *fronts* de conflito (RONCHI; GASTAL; ARROQUE; ROSA, *On line*, p. 58).

A descoberta do petróleo como fonte de energia colocou em xeque as teorias *mahanianas* a respeito da supremacia britânica dos mares uma vez que o petróleo não somente acelerou as frotas marítimas como permitiu a criação do automóvel, que possuía a vantagem diante das ferrovias de possuir maior mobilidade e, como a Alemanha representava uma potência de capacidades anfíbias, ou seja, tanto por mar como por terra, ganhava assim vantagens perante a Inglaterra, isolada em sua projeção terrestre por conta de suas características particulares geográficas.

O Petróleo continua a ser um fator chave da política na região que antes ocupava o Império Otomano até os dias de hoje.

4.4 – AS TROCAS DE INFLUÊNCIA MILITAR ENTRE A ALEMANHA E O IMPÉRIO OTOMANO

O Império Otomano já havia representado a principal força armada do mundo, servindo de exemplo aos exércitos europeus que estavam ainda se compondo nos séculos XVI e XVII. Contudo, como visto, com a derrota na Batalha de Viena, uma reforma precisava ser feita caso o Império Otomano desejasse manter seu *Status Quo* de super potência militar. Porém, como já não conseguia alimentar suas próprias forças armadas sozinho, buscou financiamento da Europa, como também troca de ajuda militar e treinamento. Um novo exército começou a ser criado com nova maquinaria, importada da Europa ou mesmo formulada por empresas otomanas. Da mesma forma, uma escola de engenharia militar fora criada em 1795. Contudo, estas reformas dependiam de investimento de um governo ao qual faltava poder financeiro para financiar tal reforma estrutural. Esta necessidade de suporte financeiro para alimentar suas forças armadas seria um dos principais motivos de tornar o Império Otomano refém dos europeus e seus interesses. A renda do governo central vinha da coleta de impostos. Porém, os *Ayans* que dominavam algumas regiões do Império dificultavam esta coleta. Faltava ao governo técnicas para melhor coletar estes impostos (KIA, 2008, p.100-101).

Assim, a introdução de uma nova Força Armada exigiu a importação de tecnologia europeia, em especial francesa. A chegada de oficiais estrangeiros levou ao Império novas culturas, debates sociais e influência cultural. Uma nova classe fora criada no Império Otomano, a dos diplomatas, que debatiam política, com novos valores europeus agregados. Estes se comunicavam com os europeus através dos serviços de tradução dos *Dragomans*, gregos que lhes traduziam os idiomas. A chegada dos europeus despertou movimentos contrários ao governo, principalmente vindos dos Janízaros, que consideravam este movimento uma afronta aos seus valores conservadores tradicionais, e os religiosos, que entendiam que os valores europeus eram incompatíveis com o Islã. Enquanto o Império se aproveitava durante a Revolução Francesa para respirar das disputas com os europeus, ao mesmo tempo estavam à parte de todo um terremoto ideológico e político pelo qual o mundo passava (KIA, 2008, p.101-102).

Os otomanos e os alemães já haviam se cruzado anteriormente ainda à época do Sacro Império Romano Germânico. Esses confrontos trouxeram trocas de conhecimento militar entre ambos. Segundo Gerhard Größhaber (2018), não há como separar o conhecimento

militar europeu da cultura europeia e os otomanos buscaram se inspirar nos modelos europeus. A esta época, o Império Otomano era visto por seus adversários do leste europeu como um povo de força superior. Enquanto o Sacro Império Romano Germânico era equipado com seus mercenários, os *Landknechts*, contratados inicialmente pelo Imperador Maximiliano I em 1487, o Império Otomano era equipado com os fortes e reconhecidos Janízaros, admirados pelos europeus. Em 1670, o General austríaco *Montecuccoli* chegou a propor a criação de escolas militares ao longo de todo o Império Habsburgo aos moldes dos treinamentos Janízaros. Pouco a pouco, os germânicos foram mostrando influências recebidas dos otomanos em suas cavalaria e engrenagens. Até uniformes seguiam padrões otomanos. Os lanceiros alemães receberam o nome de *Uglan*, em menção aos *Oğlan*, nome dado aos jovens recrutados para o serviço militar janízaro (GRÜßHABER, 2018, p. 4-5).

Assim, temos que os confrontos entre europeus e otomanos foram de forte contribuição ao crescimento militar europeu. Anteriormente, até mesmo a música de marcha militar otomana fora apropriada pelos europeus, adaptada às melodias ocidentais, utilizando os mesmos instrumentos. Porém, logo no século XVIII, os otomanos passariam a depender das forças europeias para sobreviver. O jogo rapidamente virou para os otomanos. Em dois séculos aproximadamente, o grande Império teve de se modernizar afim de tentar manter-se na luta por poder.

Grüßhaber (2018) chama o período entre 1730 e 1882 de “O longo século francês” para designar os interesses franceses no Império Otomano. O ápice dos exercícios militares franceses no Império Otomano se deu uma década antes da Revolução Francesa. Todo este interesse francês no decadente Império se deu em contraposição aos interesses russos, cada vez mais claros nas periferia otomana. Durante o grande domínio de Napoleão, as bibliotecas otomanas foram inundadas por manuais de guerra franceses. Já entre 1880 e 1945 esta influência militar teria vindo dos alemães (GRÜßHABER, 2018, p.6-8).

Já no fim do século XVIII, as relações militares entre a Alemanha e o Império Otomano tornaram-se mais frequentes, apesar de datarem de um período anterior à aproximação de Guilherme II com o Sultão, 59 anos antes, em 1830, quando muitos oficiais prussianos iniciaram trabalhos como conselheiros e instrutores do exército do Sultão. Além disso, o Consulado Prussiano fora aberto em Jerusalém em 1842, adquirindo um papel de grande influência na Palestina, com apoio de grupos locais como os judeus. Devemos considerar também que, desde 1870, engenheiros germânicos passaram a ter um papel

importante para os otomanos, trabalhando na construção de ferrovias. A primeira grande concessão nas partes asiáticas do Império foi destinada à Alemanha, em 1888, na construção da ferrovia desde o Bósforo, ou mais precisamente, *Izmir*, até *Ankara* e, no mesmo ano, iniciou-se uma discussão sobre uma linha que conectasse Constantinopla à Europa Central (KENT, 1996, p. 108).

Yorulmaz (2014) destaca a falta de atenção dada à troca de armamentos e à influência da indústria bélica na estratégia de expansão alemã após sua unificação territorial em 1871, pelos pesquisadores da relação germano-otomana neste período anterior à Primeira Guerra Mundial. Yorulmaz (2014) também destaca que a troca de armamentos e treinamento militar foi fundamental, ou seja, foi um fator determinante na relação entre ambos. Assim, o pesquisador faz um levantamento do início das relações militares entre a Alemanha e o Império Otomano desde o período em que *Bismarck* realizou a declaração de que “a questão do leste não valia nem um osso de um granadeiro pomerâneo.”³⁹ Apesar deste posicionamento com relação ao leste da Alemanha, foi *Bismarck* quem planejou toda a aproximação entre ambos uma vez que, dentro de suas políticas, parecia já saber que uma política de venda de armas para o sultão poderia vir a selar um grande laço de amizade entre a Alemanha e o Império, uma vez que a Alemanha não havia ainda demonstrado nenhum interesse territorial no Império e, somando-se a isto, representaria aquela que forneceria armamentos e segurança ao Sultão.

Anteriormente, as questões turcas pareciam assuntos perigosos os quais os europeus evitavam se envolver, temendo que isto desestabilizasse a balança de poder e paz na Europa. Isto explica porque foi, somente com a visita do Kaiser Guilherme II, que o Império recebeu sua primeira visita de um estadista europeu, apenas em 1889. Em cinco anos *Bismarck* tão logo mudou de ideia já que, em 1882 foram enviados Conselheiros Militares Alemães (GMA – em inglês) ao serviço militar otomano. Um segundo momento desta aproximação fora a concessão ao *Deutsche Bank* sobre a construção da ferrovia Berlim-Bagdá em 1888 e a primeira visita do Kaiser Guilherme II ao Sultão *Abdülhamid II* em 1889. Os alemães viam na exportação de armamentos um dos principais elementos para a estratégia de penetração político-econômica em outros países, ao invés da guerra. Ao mesmo tempo em que as indústrias de aço e ferro suportavam a expansão alemã nesta exportação de armamentos, representavam também as mesmas indústrias que subsidiariam a expansão de ferrovias, algo

³⁹“Eastern Question was not worth the bones of a single Pomeranian grenadier”. Bismarck em seu discurso de 1876. (YORULMAZ, 2014, p. 5)

de extrema importância para a aproximação entre ambos, como vimos anteriormente (YORULMAZ, 2014).

O maior sucesso da aproximação militar entre a Alemanha e o Império Otomano teria sido a abertura do mercado otomano para a entrada de armamentos militares alemães, fortalecendo então a indústria alemã de armamentos. Contudo, o mercado de armamentos otomanos era dominado por Inglaterra e França nesta época então, fora necessária a criação de uma Comissão Militar Alemã para gerenciar sua entrada neste mercado. À medida em que a Alemanha começava a se sedimentar dentro do Império Otomano, cresciam também as expectativas de conflito iminente entre as Grandes Potências europeias (OZYÜKSEL, 2016, p. 15).

Assim, temos que a diplomacia militar representou uma forma de aproximação estratégica, fortalecida por grandes trocas e acordos de vendas de armamentos. A aproximação militar mostrou-se como uma das melhores ferramentas pelas quais se consolidou a aliança entre Alemanha e Império Otomano. Após a condição de derrota na guerra contra a Rússia em 1877-1878 e, devido ao fato de a Alemanha ter vencido a guerra contra a França em 1871, o Sultão *Abdulhamid II* passou então a considerar a possibilidade de aproximação com o Kaiser Guilherme II. Esta relação, como visto, foi baseada em relações bastante pessoais, muito mais do que diplomáticas ou governamentais, e abriu caminho para um projeto de modernização no campo militar, a qual viria a se consolidar de fato, atingindo seu ápice, na Primeira Guerra Mundial.

4.5 – A CONSTRUÇÃO DA FERROVIA BERLIM-BAGDÁ E AS TENSÕES PRÉ-PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Em 1906 a Companhia responsável pela construção da Ferrovia Berlim-Bagdá já era considerada como uma Companhia de caráter multinacional com capitais controlados pela Alemanha, com a maior quantidade de domínio e votos, Áustria, França, Suíça, Itália e Turquia (MCMURRAY, 2001, p. 52).

A Inglaterra, que passou todo o fim do século XIX lutando por sua parcela na construção da ferrovia, conseguiria um acordo secreto somente em 1907 entre o Ministério de Relações Exteriores, a Companhia das Índias e o Almirantado com o *Sheik* do Kuwait, uma

província autônoma do Império, sobre ter domínio sobre as passagens da ferrovia sob controle do *Sheik* do Kuwait (KENT, 2011, p. 173).

Em 1910 a França era quem mais detinha investimentos no Império Otomano. Cerca de 100 mil libras diante de apenas 36 mil libras para a Alemanha, colocando-a em forte posicionamento de arbitragem sobre o Império Otomano. Com a crise financeira de 1910, esta situação estava virando em favor dos alemães. Assim, ambas em conjunto com a Inglaterra, passariam a brigar pelos empréstimos feitos aos otomanos a partir de então afim de manter posições vantajosas de arbitragem sobre as decisões do Sultão, dependente dos europeus com a Dívida Pública Otomana. Endividado pela guerra contra a Itália em 1911, o Império Otomano ficou em posição de extrema carência financeira e, tentando mediar a situação entre França e Alemanha, o próprio governo otomano teve de se tornar um mediador entre o *Deutsche Bank* e o Banco Otomano, financiado pela França (OZYÜKSEL, 2016, p. 127).

Entre 1908 e 1913 o comércio dos russos (6%) com o Império Otomano era bem pequeno em comparação com a Inglaterra (22%), Áustria (16%), França (13%), Alemanha (9%) e até Itália (8,5%), assim, a Rússia lutava por uma parcela maior neste comércio. Os russos também não disfrutavam do comércio da região dos Balcãs. A construção da Ferrovia Berlim-Bagdá agravou a sua situação, impedindo-a de estabelecer um grande mercado no Império. Preocupada com sua situação, em 1907, a Rússia havia aberto um banco para o comércio exterior em Constantinopla, além de comitês especiais de comércio em Constantinopla e em *Smyrna*. Com a guerra Ítalo-turca e o fechamento dos Estreitos Turcos, a Rússia ficou com grande isolamento comercial, já evidenciando uma de suas grandes fraquezas até os dias presentes em sua geopolítica. Assim, em 1913, a Rússia buscou expandir seus interesses materiais na Turquia através de sua parcela na Dívida Pública Otomana, participando do Banco Russo-Asiático na compra dos maiores bancos turcos realizada pela Inglaterra e pela França. Além disso, a Rússia adotou uma estratégia para isolar a Alemanha no Mar Negro e a própria Turquia, ao aproximar-se da Áustria, França e Inglaterra. Assim, os interesses russos na Pérsia foram reconhecidos em uma convenção entre Rússia e Inglaterra em 1907, além de uma acordo atingido com a Alemanha em 1911 onde a Rússia poderia construir uma ferrovia partindo de Teerã até conectar-se com um dos ramos da Ferrovia Berlim-Bagdá. Contudo, a Alemanha, secretamente, não construiria ramos ferroviários de sua ferrovia em direção ao Cáucaso. Cabe ressaltar que a convenção entre Rússia e Inglaterra não tratou diretamente a respeito do acesso russo aos Estreitos Turcos (KENT, 2005, p. 80-87).

O grande surto industrial alemão se deveu em grande parte pelo domínio das regiões de Alsácia e Lorena, que passaram ao domínio alemão após a Guerra contra a França em 1871. A região providenciava aos alemães não somente desenvolvimentos em aço ou minérios como em setores têxteis. O dinheiro pago pela indenização imposta aos franceses também contribuiu em muito para seu desenvolvimento. Assim, em pouco tempo os alemães passaram a Inglaterra na produção de ferro, aço e até carvão, matérias primas para a construção de ferrovias. Este rápido desenvolvimento deu lugar à criação de indústrias de eletricidade e indústria química, elevando a Alemanha rapidamente ao patamar de potência europeia. Obviamente que seria necessário conquistar territórios a mais para abastecer e escoar todos os produtos desta industrialização. Este se tornou o cenário em que Guilherme II quis colocar em prática sua *Weltpolitik* (OZYÜKSEL, 2016, p. 8-14).

Com a expectativa de construção da Ferrovia Berlim-Bagdá o Império Otomano teve sua chance de participar do jogo entre as Grandes Potências uma vez que, ao decidir quem poderia retirar quais parcelas sobre as concessões das ferrovias, o Sultão ainda podia exercer seu papel de soberania.

O Sultão buscava o comprometimento alemão na construção sob responsabilidade alemã, nas estações ao longo da ferrovia, assim como de agências de correio e postos policiais, dando preferência à contratação de súditos otomanos, desencorajando a migração de europeus para terras otomanas, além de realizar uma doação beneficente de 500 libras turcas, o equivalente hoje à 2,5 milhões de dólares para fundações islâmicas de ajuda aos mais necessitados e de transferência do gerenciamento a respeito da construção da ferrovia diariamente ao governo otomano. A Alemanha também teria a responsabilidade de instalar postes de linha telegráfica a cada 65 metros ao longo do caminho ferroviário e se comprometer a gastar o equivalente a 4 milhões de francos em todas as instalações militares otomanas ao longo deste percurso. Em caso de guerra, a Alemanha deveria colocar à disposição otomana todos os vagões e locomotivas em necessidade de movimentar oficiais e soldados do Exército e Marinha otomanos, além de policiais e gendarmaria, assim como para o transporte de materiais bélicos e de equipamentos militares (MCMEEKIN, 2011, p. 63-64).

Contudo, construir a ferrovia em parceria apenas com a Alemanha era certo de que causaria grande instabilidade com as demais potências europeias e isto não era de interesse nem da Alemanha, nem do Império Otomano. Era claro que o Império não tinha dinheiro necessário e unir-se apenas à Alemanha causaria instabilidades indesejadas. Assim, em maio

de 1899 o *Deutsche Bank* assinou um acordo com o Banco Imperial Otomano, controlado por franceses afim de arrecadar fundos para a construção da ferrovia. O Sultão se aproveitava do envolvimento britânico com a questão dos Bôeres na África para realizar alterações nas transações ferroviárias otomanas de forma mais vantajosa para si sem que houvesse muita recusa estrangeira em aceitar os contratos. Apesar dos esforços, em 1903 o mundo europeu já estava atento de que, apesar das participações estrangeiras, a Ferrovia Berlim-Bagdá representava uma estratégia alemã de expansão de poder (MCMURRAY, 2001, p. 32-33).

Enquanto isto, a Grã-Bretanha acusava as concessões à Alemanha como ilegais e, diante do boicote em sua parcela na ferrovia, a Grã-Bretanha decidiu parar de lutar pela defesa da integridade territorial otomana.

A Alemanha também tinha o objetivo de, com a ferrovia, levantar o poder do Sultão sobre sua população. Estavam assim, apostando na reconstrução da autoridade do Sultão. A construção de uma ferrovia ligando Constantinopla ao Oriente Próximo poderia ser conectada à construção da Ferrovia de *Hejaz*, iniciada em 1901 conectando deste modo, às cidades de Meca e Medina onde o Sultão poderia finalmente reconstruir sua imagem de Califa do Islã Sunita, combatendo assim, rebeldes curdos e alguma parcela de árabes que recusava seu domínio. O caminho para o pan-islamismo não apeteia somente ao Sultão, mas também à estratégia de Guilherme II tal como vista no início deste Capítulo de tomar o poder dos britânicos no Golfo e no Egito (MCMEEKIN, 2011, p. 66).

Outro objetivo de a Alemanha apoiar o Sultão na construção da Ferrovia de *Hejaz* seria que, se a ferrovia chegasse até Aleppo, a Grã-Bretanha poderia ser ameaçada tanto pelo Mar Vermelho como pelo Golfo Pérsico. Com o domínio britânico sobre o Canal de Suez, os otomanos ficaram totalmente dependentes da Inglaterra. Com a Ferrovia de *Hejaz*, os otomanos poderiam ganhar alguma autonomia novamente, enviando tropas à Síria sem precisar da passagem pelo Canal, por exemplo. Porém, para a França, esta ferrovia quebraria seus interesses já sedimentados em todas as ferrovias construídas sob seu comando, como as de Beirute-Damasco-*Müzeyrib* e *Jafa*-Jerusalém. Igualmente, os britânicos se opuseram, pelo simples fato de deter o controle sobre o Canal de Suez, mas também porque se esta ferrovia facilitasse o acesso otomano às reservas em *Aqaba*, no Mar Vermelho, significaria que sua presença no Egito também seria afetada. Assim, o único país a apoiar esta ferrovia, foi a Alemanha (OZYÜKSEL, 2016, p. 53-54).

Durante o processo de aproximação entre Alemanha e o Império Otomano, houve investimento alemão não somente na construção da ferrovia como também participação na construção de escolas locais, de modo a contribuir para um modelo de *Soft Power* de exposição da cultura germânica dentro do Império (OZYÜKSEL, 2016, p. 21).

Contudo, devido a problemas surgidos ao longo do caminho, como a dificuldade em construir túneis que pudessem transpassar a grande cadeia montanhosa de Taurus, ou o fato de o próprio Império Otomano estar quase declarando falência pela segunda vez, oito anos depois do início da construção ferroviária, menos de 10% do caminho estava completo. Faltava ao projeto um bom financiamento, uma visão comum aos investidores e meios de ultrapassar as dificuldades físicas do próprio território otomano (MCMURRAY, 2001, p. 39).

Com a construção iniciada em 1903 pela Companhia Ferroviária de Bagdá com cerca de 15 milhões de francos, em pouco tempo criou-se a Companhia Ferroviária de *Konya-Eregli-Bulguru* para a construção dos primeiros 200 km de ferrovia. Cada 200 km era independente dos próximos 200 km, sendo que a próxima parte somente poderia ser iniciada quando a anterior estivesse finalizada. Os primeiros 200 km estavam finalizados em 19 meses. No entanto, pelos próximos 5 anos, a construção da ferrovia não obteve grandes avanços. Seus próximos 38 km somente se completaram em 1911 (OZYÜKSEL, 2016, p. 59).

Diferenças entre o governo alemão e otomano começavam a saltar. *Siemens*, o líder do *Deutsche Bank* começava a aceitar a ideia de participação francesa e britânica no financiamento da ferrovia, pensando em reaver o dinheiro investido com a finalização da construção do caminho. Contudo, *Marshall*, empresário nacionalista alemão, discordou (OZYÜKSEL, 2016, p. 33). Assim, em 1904, a Grã-Bretanha entrava em acordo com a França, fechando parceria de Defesa em caso de conflito no que se configurou como Entente Cordiale. Caso a Alemanha precisasse de apoio financeiro para conseguir transpassar as dificuldades da Cordilheira de Taurus, teria de implorar às duas Grandes Potências (MCMEEKIN, 2011, p. 69). Tão logo a Rússia se uniria a ambas, em 1907, incomodada com as pressões alemãs em aproximar a ferrovia da área à qual a Rússia havia exigido afastamento. A consolidação, portanto, da Tríplice Entente, fortificou as ambições de Guilherme II sobre a conclusão da construção da Ferrovia Berlim-Bagdá ao mesmo tempo em que o rápido avanço de sua Marinha incomodava aos ingleses (OZYÜKSEL, 2016, p. 71).

Ao concluir a construção da Ferrovia Berlim-Bagdá, a Alemanha seria o principal ator do caminho mais direto entre a Europa e às Índias. Diante das agitações inglesas em torno destes argumentos, os alemães insistiram em dizer que o objetivo da construção da Ferrovia seria apenas comercial (MCMURRAY, 2001, p. 41).

Dentre outros problemas enfrentados pela construção da Ferrovia estava a falta de sensação de segurança da equipe ao longo do caminho, assim como as condições de trabalho dos trabalhadores, além dos baixos salários. Em 1908 os trabalhadores já haviam se reunido em uma união pedindo uma melhor administração sobre a construção da Ferrovia. Como natural da sociedade otomana, havia uma diferença étnica entre os trabalhadores e isto se refletia em seus salários. Com a revolta dos trabalhadores da “União e Progresso”, o Império reagiu tirando suas participações na construção da Ferrovia o que gerou uma péssima impressão dos otomanos mundo afora (OZYÜKSEL, 2016, p. 87-89).

4.6 – ÚLTIMOS DESAFIOS DO IMPÉRIO OTOMANO: JOVENS TURCOS E GUERRA DOS Balcãs

Entre 1908 e 1914, uma grave crise assolou o Império Otomano. Perdas territoriais e crises financeiras perturbavam o poder central do Sultão *Abdulhamid II*. Os Jovens Turcos apareceriam para contestar o poder do Sultão. Sua origem está em 1876, momento em que o Sultão havia tentado implementar uma reforma política diante dos preceitos liberais impostos pela Europa que resultaram na humilhante ocupação francesa na Tunísia e britânica no Egito. Assim, em 1889 um Comitê havia se formado chamando-se “Sociedade da Unidade Otomana” na Faculdade Militar de Medicina de *Gülhane*. Este grupo de jovens passaria a ser reconhecido futuramente pelo nome de Jovens Turcos e estavam contrários aos ideias despóticos do Sultão (MCMEEKIN, 2011, p. 72-75).

O grupo dos intelectuais que formariam o movimento dos Jovens Turcos não compartilhava das ideologias do Sultão em aproximar-se da Alemanha uma vez que culpavam a Alemanha, já que apoiava o governo tirânico do Sultão, pelas péssimas condições em que o Império se encontrava. Além disso, consideravam que as exigências alemãs em troca da ferrovia eram extensas e expunham o Império a pedir empréstimos estrangeiros. Estes também estavam organizados no Partido para a União e Progresso (CUP) criado em 1889, e buscavam reformas imediatas e a restituição da Constituição de 1876 afim de combater a

crescente desigualdade e injustiça. Assim, facções das Forças Armadas aderiram à causa já que estavam sem os devidos pagamentos. Assim, o movimento ganhou legitimidade. Diante deste fato, *Abdulhamid II* atendeu aos pedidos, evitando maiores conflitos internos, convocando uma reunião para eleições parlamentares em 24 de julho de 1908. Contudo, diante das faltas do Sultão diante da sociedade otomana não poderiam ser recompensadas por nenhum plano de construção ferroviária, onde apostava todas as suas cartas para tornar-se uma potência mundial. Na visão do Sultão, a ferrovia era um projeto de estratégia militar a qual protegeria as fronteiras do Império, facilitando o transporte de tropas e equipamentos militares. Não só a ferrovia protegeria o Império de ameaças internas como também contribuiria para o combate de revoltas distantes de Istambul. Contudo, com foco na ferrovia, o Sultão deixava a população sofrer com secas, inundações, problemas com a colheita e doenças epidêmicas. Como nem todos os setores da sociedade eram a favor do movimento contrário ao Sultão, populações distantes de Istambul, contrárias a qualquer tipo de inovação, resistindo a rápidas mudanças iniciaram movimentos que causaram rebeliões, perturbando ainda mais a capacidade de governo do Sultão. Um exemplo são os Curdos e Árabes que temiam que a organização da CUP acabasse com o sistema de milhetes, a qual também incluía gregos, judeus e armênios, temerosos de a revolução causar opressão de discriminação dos povos não-turcos. Com o movimento dos Jovens Turcos, o prestígio da Alemanha no Império se dissipava da noite para o dia, rapidamente (MCMURRAY, 2001, p. 69-73).

Este grupo de estudantes e militares liderou, portanto, o movimento que restauraria a Constituição de 1876 pelas próximas duas décadas. Seu projeto era unir todas as etnias, idiomas e religiões sob um único sistema constitucional, que garantiria os direitos de todos e reuniria o povo, evitando assim, surgimento de movimentos nacionalistas e aconsequente desintegração territorial do Império. Assim, foram convocados professores, civis, militares, estudantes e diversos setores da população para organizarem um golpe que tiraria o Sultão *Abdulhamid II* do poder. Contudo, uma oposição a este movimento estava se formando nos Balcãs, onde setores da população estavam empolgados com os movimentos dos católicos no Império, os quais receberam ajuda e apoio dos europeus para fragmentar-se e emancipar-se dos otomanos. Contrariamente às expectativas dos Jovens Turcos, a partir do momento em que a Revolução se concretizou, o Império Áustro-Húngaro formalmente anexou a Bósnia-Herzegovina, que ainda assim, manteve sua lealdade ao Sultão. Imediatamente a Grécia anexou a Ilha de Creta enquanto a Bulgária unificou-se com a Rumélia ocidental (KIA, 2008, p. 137-139).

Estas anexações foram contra o Tratado de Berlim de 1878 que garantia que estes territórios ficariam como propriedades soberanas do Império Otomano. Assim, no mesmo ano da Revolução dos Jovens Turcos, o movimento sofreu grande instabilidade. Assim, a única forma de o movimento voltar a ganhar força era impor a estes países grandes impostos a serem pagos pelas regiões anexadas. Além disso, dialogavam com a Inglaterra sobre uma possível parcela na concessão ferroviária em troca de apoio militar caso necessário (MCMURRAY, 2001, p. 76-78).

O lema dos Jovens Turcos era que o Império Otomano se tornasse o “Japão do Oriente Próximo”, ou seja, sair da condição de uma colônia controlada pelos interesses dos europeus para tornar-se um Estado capitalista soberano, administrando suas próprias fontes para benefício próprio. Isso mostra que seus interesses não eram somente com relação a reformas mas também com relação a inserir o Império no mundo capitalista. Assim, iniciaram os primeiros passos em direção à criação de uma classe burguesa. Buscavam também ser aceitos pelas Grandes Potências no grande jogo de guerras (KENT, 2011, p. 11).

O Movimento dos Jovens Turcos ganhou imediatamente apoio da Grã-Bretanha, que lhes congratulou pela restauração da Constituição de 1876. A Grã-Bretanha lutava recorrentemente por um papel na construção da Ferrovia Berlim-Bagdá, temerosa do rápido aumento de poder e influência germânicos no Império. Como os Jovens Turcos eram contrários à Alemanha, os britânicos viram então, uma oportunidade para buscar aumentar seu poder na região. Além disso, como visto no Capítulo Três, a Grã-Bretanha lutava, quando conveniente, para a manutenção da integridade territorial otomana afim de proteger a si mesma, temendo o avanço de potências inimigas europeias sobre regiões ricamente estratégicas para o aumento de poder em um contexto Imperialista. Contudo, a Grã-Bretanha possuía um poder fiscal muito pequeno diante dos poderes franceses e alemães adquiridos com a Dívida Pública otomana, tornando difícil a luta contra as influências destas potências inimigas na região.

Enquanto isto, apesar da aproximação entre os Jovens Turcos e a Inglaterra o Kaiser Guilherme II estava convencido de que as relações entre a Alemanha e o Império-Otomano estavam cada vez mais fortificadas. O Kaiser acreditava que a revolução tinha sido iniciada muito mais pelos militares, que possuíam extrema influência alemã em seus estudos e formação, treinados pela própria Alemanha, deixando de lado as influências dos estudantes vindos de Paris ou Inglaterra (MCMURRAY, 2001, p. 75).

Em 13 de abril de 1909, um movimento pró-islâmico ganhou força contra os Jovens Turcos. Nos próximos dias o Império foi tomado pelo terror e diversas facções saíram em ataque dos Jovens Turcos. Muitos de seus líderes intelectuais foram assassinados. Em Adana o número de mortos esteve entre 15 mil e 20 mil, de maioria armêna. Mortes de cristãos também ocorreram em Damasco, Mosul e Beirute. Uma contra-revolta fora iniciada na Macedônia e formou-se uma força militar chamada ‘Força de Ação’ a qual estaria responsável por restaurar a ordem. A Força tarefa executou muitos dos islâmicos rebeldes e pendurou suas cabeças em praça pública como um aviso aos demais. Prisões em massa também foram realizadas e assim, em 27 de abril, o CUP retirou o Sultão *Abdulhamid II* do poder e seu irmão *Mehmed V* foi nomeado o novo Sultão otomano. *Mehmed* representou o governo dos Jovens Turcos tendo pouquíssimos poderes reais. Ansiosos por capital, os Jovens Turcos passaram a ver na Ferrovia Berlim-Bagdá uma chance de conseguir mais fontes de dinheiro e recursos (MCMURRAY, 2001, p. 79- 80).

Em 1913, três integrantes dos Jovens Turcos, *Mehmed Talaat, Ismail Enver e Ahmed Djemal*, deram um Golpe de Estado, assumindo completamente o poder. Estes três foram os responsáveis pela aliança turco-germânica, que levou o Império à Primeira Guerra Mundial. No contexto destes três Paxás, o Império Otomano participou do Massacre dos Armênios já que a expansão pelo Cáucaso fazia parte do projeto expansionista sob a justificativa de unir todos os povos sob um mesmo nacionalismo otomano. Assim, com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, o Império Otomano avançou sobre a Armênia, causando muitas mortes, num genocídio de 1,5 milhões de armênios.

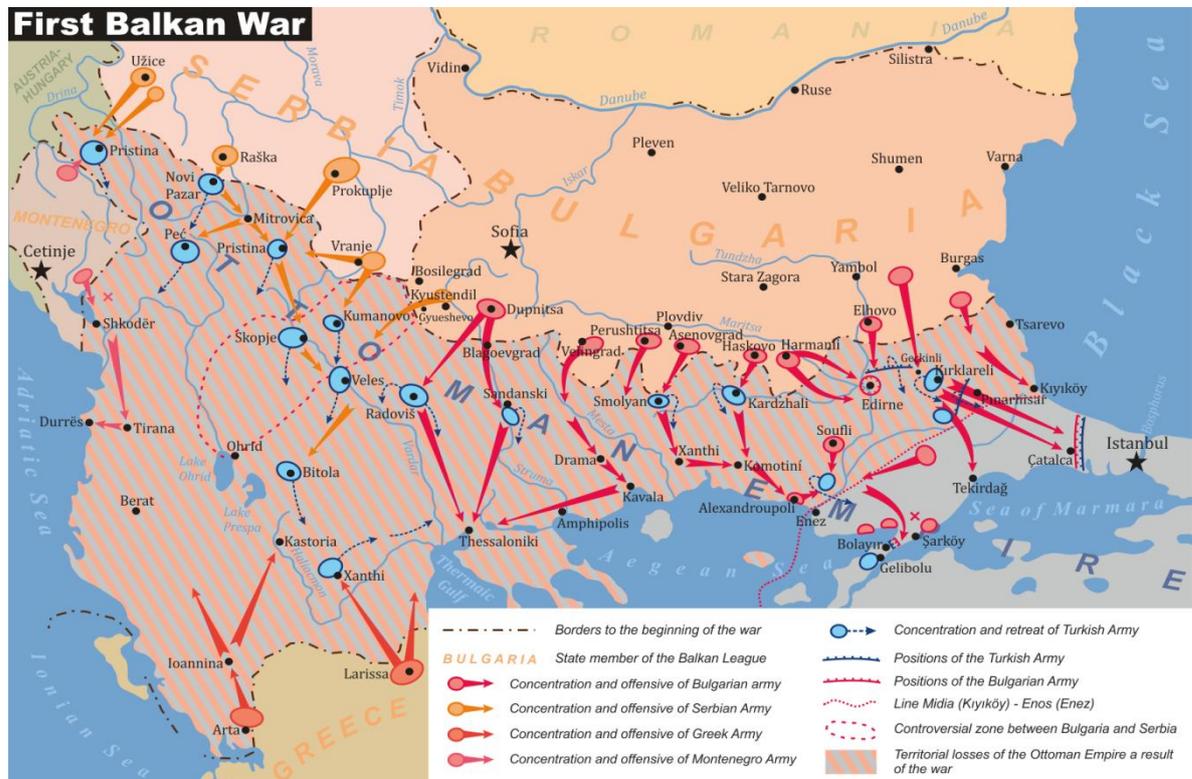
Em 1909 os Jovens Turcos passaram a desconfiar as intenções britânicas dada sua insistência em colonizar a Mesopotâmia e em participar da Ferrovia Berlim-Bagdá, requerendo a última parcela da ferrovia, que levaria ao Golfo Pérsico e assim, começaram a perder credibilidade com o movimento liberal (OZYÜKSEL, 2016, p. 95-96).

Somente em 1910 a Alemanha voltou a ganhar credibilidade para envolver-se na construção da ferrovia. Os Jovens Turcos estavam desconfiados dos interesses alemães no território turco-otomano, no entanto, interessados em recursos e capitais, começaram a repensar os interesses do Sultão *Abdulhamid II* com a Alemanha, uma vez que a Alemanha sempre se mostrou como forte financiadora da ferrovia, diferentemente de países como a França, que a esta altura temiam maiores envolvimento com um projeto possivelmente fracassado. A França, por sua vez, sugeriu uma construção alternativa à Berlim-Bagdá,

levando até a Síria. Os Jovens Turcos então, sugeriram-lhe, alterar o percurso, ligando até a Síria. Contudo, a própria Alemanha acabou por receber domínio sobre o principal Porto da Síria em novas concessões realizadas em 1910, causando revolta entre os franceses, que uniram-se aos revoltosos britânicos por não terem conseguido sua fatia na execução do projeto (OZYÜKSEL, 2016, p. 104-105).

Em 1912 Grécia, Sérvia, Bulgária e Montenegro uniram-se na Liga Balcânica e declararam guerra ao Império Otomano buscando tirar proveito da fraqueza militar otomana. Com o objetivo de emanciparem-se completamente, retirando quaisquer influências turcas da porção europeia do Império, a guerra causou a emigração de milhares de turcos em direção ao interior do Império. Estes países reivindicavam um melhor tratamento aos Cristãos Ortodoxos na Macedônia turca, mas contudo, estavam interessados em conquistas territoriais. Aproveitaram-se do fato de o Império estar distraído com as guerras contra a Itália. Como muitos estavam morrendo de sede, fome ou doenças no caminho até Istambul, o governo passou a utilizar-se da Ferrovia da Anatólia para transportar refugiados. Pouco depois do Golpe de 1913, um armistício fora assinado com os países balcânicos com o Tratado de Londres onde a Macedônia fora dividida. Assim, o Império perdeu 83% de sua parte europeia e 69% do total de sua população, deixando cicatrizes irreparáveis no Império. Severas rebeliões ocorreram em Istambul dado o grande número de refugiados, causando uma sobrecarga na cidade e, a Alemanha fora culpada por muitos turcos, que julgavam como falho seu plano de modernização das forças armadas otomanas. A Guerra dos Balcãs afetou seriamente a continuidade dos planos da ferrovia Berlim-Bagdá (MCMURRAY, 2001, p. 93-94). Assim como afetou os interesses da Grã-Bretanha nos Balcãs, uma vez que a Turquia fechou os Estreitos Turcos, impedindo a passagem dos navios britânicos no Mediterrâneo, aquecendo os ânimos geopolíticos pré-guerra. Logo, tudo isto somado ao fato de que a Grã-Bretanha jamais conseguira sua parcela na concessão da Ferrovia Berlim-Bagdá, a Inglaterra passaria a atuar contra o Império Otomano na guerra que logo viria a deflagrar (KENT, 2005, p. 176).

Mapa 19 – Forças envolvidas na Primeira Guerra Balcânica



40

Enquanto isto a Romênia, que não participou da Guerra dos Balcãs, passou a reivindicar o território da Bulgária. Gregos e Sérvios estavam descontentes com a divisão da Macedônia. Por fim, a Bulgária realizou um ataque preventivo contra Sérvia e Grécia, que queriam partes dos territórios conquistados pela Bulgária, dando início à Segunda Guerra dos Balcãs, que representou uma guerra dentro da própria guerra já existente. A Romênia aproveitou a oportunidade para entrar em ação, tomando *Dobrudja* da Bulgária. Neste momento, os otomanos, já conscientes da situação, aproveitaram-se para reconquistar Edirne e Andrinopla, forçando a Bulgária a assinar o Tratado de Constantinopla em 29 de setembro de 1913 (KIA, 2008, p. 142).

O posicionamento russo com relação ao conflito nos Balcãs foi de conter uma eventual expansão austríaca na região. Já a Inglaterra temia perder sua supremacia nos mares durante

⁴⁰Disponível

https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/9473mc/map_of_the_first_balkan_war_october_1912may_1913/. Acesso em: 29 de dezembro de 2018.

este conflito. Inicialmente, os planos russos eram de uma união com a Turquia quanto a isto, mas como parecia ser impossível esta ideia, seu golpe final seria expulsar a Turquia da Europa, atacando qualquer forma de poder do Império sobre os Estreitos Turcos (KENT, 2005, p. 88-89).

Dadas as complicações após o surgimento dos Jovens Turcos e a Guerra dos Balcãs, a ferrovia ficou sem avançar nada entre 1904 e 1911, ligando Istambul à *Ulukisla*. O número de trabalhadores diminuiu também de 406 para 309 durante o conflito nos Balcãs. Depois, somente em 1912 a ferrovia avançou mais 200 km, incluindo as seções de *Radcu* à Alepo e Alepo até *Celablus*, oferecendo maior mobilidade à população local. A parte da Ferrovia que chegou até Bagdá, ainda que em forma de força de trabalho, ocorreu somente em 1912, onde trabalhadores e locomotivas chegaram através de navios. Em 1913 havia uma boa parcela da população otomana e até de europeus que acreditavam que a ferrovia viria a tornar-se realidade (MCMURRAY, 2001, p. 90-96).

Em 1912, o Império Otomano tinha 88% de sua receita apoiada na Alemanha, França e Grã-Bretanha (KENT, 2005, p. 32). Em 1913 os Unionistas estavam convencidos de que a única forma de o Império Otomano sobreviver era aderir à Entente Cordiale, ao lado da Inglaterra, contudo, sentiram-se traídos na Guerra dos Balcãs, quando se viram sem apoio dos europeus. Assim, sem escolhas, não havia outra opção que não fosse unir-se à Alemanha. Caso contrário o Império ficaria de vez isolado em caso de guerra. Assim, a aliança entre o Império Otomano e a Alemanha fora assinada em 8 de agosto de 1914 (KENT, 2011, p. 14).

Treze dias antes do deflagrar da Primeira Guerra Mundial, franceses e britânicos assinaram um acordo reconhecendo o direito de a Alemanha construir a ferrovia desde que não interferisse nos interesses dos demais países e nem de suas outras rotas ferroviárias dentro do Império. Desta forma, apesar de a ferrovia chegar ao Golfo Pérsico, os britânicos garantiriam seus interesses de que os alemães não chegariam às suas fontes no Golfo. Com isto, a Grã-Bretanha conseguiu o direito de colocar dois britânicos dentro da Companhia Ferroviária da Ferrovia Berlim-Bagdá (BRC), protegendo seus interesses, além de ter reconhecimento sobre o seu monopólio no transporte em rios da Mesopotâmia. Assim, pouco antes da eclosão da Primeira Guerra, Alemanha e Grã-Bretanha reconheceram que a luta sobre o Golfo Pérsico era um dilema sem saída a não ser pelas tentativas de resolução diplomática entre ambas. O sonho alemão parecia ter chegado a um fim até que, durante a

guerra, voltou a tornar-se um dos principais objetivos militares da Alemanha (MCMURRAY, 2001, p. 101-102).

Assim, um acordo fora realizado entre otomanos e alemães firmava que o fim da Ferrovia não mais seria no Golfo Pérsico, devido ao poder da Inglaterra na região, mas no Porto de *Iskerendun*. Os alemães argumentaram que este acordo estava em favor dos britânicos. Desta forma, a Inglaterra ficaria em paz para controlar seus 100 milhões de súditos islâmicos no Egito e na Índia. De forma sábia, o Kuwait, sob grande influência inglesa, sugeriu que a ferrovia terminasse em seu território. A Sublime Porta, portanto, discordou (OZYÜKSEL, 2016, p. 116).

4.7 – A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL E O FIM DOS IMPÉRIOS ALEMÃO E OTOMANO

Como abordado anteriormente, o Império Otomano começou a cair quando a Grã-Bretanha parou de lutar pela sua integridade, controlando a balança de poderes na Europa. Sua política até o deflagrar da guerra fora tentar uma parcela sobre a Ferrovia Berlim-Bagdá diante do poder concedido aos alemães de ameaçar seus interesses no Golfo Pérsico. Através de acordos com *Sheiks* e com a Índia sobre o Golfo Pérsico, a Grã-Bretanha organizava-se, aos poucos, contra os poderes dos turcos sobre seu território. No ano da guerra, a Inglaterra também reconheceu os interesses russos sobre os Estreitos Turcos. O ataque a Dardanelos em 1915 era esperado por muitos membros da Entente como o colapso final da Turquia. Também esperavam assim, com o apoio aos russos, ganhar simpatia dos italianos e eslavos dos Balcãs. Contudo, os russos estiveram muito desconfiados dos reais interesses britânicos em anexar Constantinopla e os Estreitos. Em 1916, já iniciariam-se as discussões entre França e Inglaterra sobre a divisão de suas esferas de influência dentro do território otomano considerando-se uma derrota otomana na guerra (KENT, 2011, p. 176-177).

Desta forma, pouco antes da eclosão da guerra, os russos se posicionaram com relação à Alemanha diante das pressões da Inglaterra. Caso a Inglaterra viesse a adotar uma postura anti-germânica, os russos não adeririam ao plano já que haviam assinado um acordo com os alemães acerca da possibilidade de expandirem seu canal ferroviário conectando à Ferrovia Berlim-Bagdá, como também conseguiram dos alemães o reconhecimento de seus interesses na Pérsia, Norte do Irã. Assim, a conexão de uma ferrovia entre Bagdá e Irã, traria grandes

preocupações à Entente. Afim de proteger-se, a Inglaterra passou a buscar territórios, inclusive, fora do Irã, afim de proteger seus interesses no Golfo Pérsico (OZYÜKSEL, 2016, p. 112-114). Contudo, já em 1913, quem comandava o exército turco era um general alemão, causando completo desconforto na Rússia a respeito de sua situação com relação à esta dependência aos Estreitos Turcos. Temendo que a Alemanha estivesse transformando o exército turco em uma armada alemã contra si, sua união com a Entente fortificou-se ainda mais. O *Czar* russo chegou a afirmar que os Estreitos deveriam permanecer sob cuidados da Turquia, que não era nem fraca nem forte demais para este controle e que este jamais poderia cair nas mãos de um terceiro Estado pois representavam uma chave para o acesso ao Mar Negro e ao Mediterrâneo. Cada vez mais a Questão dos Estreitos Turcos tornava-se motivo para uma guerra generalizada na Europa (KENT, 2005, p. 89).

Dentre os territórios que a Inglaterra buscou aproximar-se para defender seus interesses no Golfo estavam o Kuwait, *Bahrein*, Qatar, Omã e Emirados Árabes, justificando-se por ter contatos com os *Sheiks* do Kuwait por mais de duzentos anos e que, graças aos britânicos, os mercadores poderiam passar livremente e em segurança já que a Inglaterra teria feito acordos com outros *Sheiks* sobre não haver interferência destes sobre os interesses do *Sheik* do Kuwait. Assim, dentre as decorrências do Tratado de Londres após a Guerra dos Balcãs, na forma de sub-tratados, a Inglaterra conseguiu seus objetivos com relação ao Kuwait, *Bahrein* e Península do Qatar, que continuaram fazendo parte do Império, porém, as demais partes do Tratado reconheciam que a Inglaterra possuía direitos sobre as soberanias destas regiões. Assim, de fato, estas independências estavam apenas de forma aparente pois, na verdade, passaram a fazer parte da esfera de influência britânica que, a esta altura, já iniciava uma forte competição pelo óleo desta região. Estima-se que *Mahmut Pasha* não fazia ideia do valor do petróleo nesta região (OZYÜKSEL, 2016, p. 119- 124).

Uma consequência dos tratados após a Guerra dos Balcãs estava a divisão em áreas de influência entre franceses, alemães e ingleses, das suas esferas econômicas após as discussões sobre a Ferrovia Berlim-Bagdá. Os russos viram esta divisão com cautela, voltando os olhos para a questão dos armênios na Anatólia. Com o deflagrar da guerra, os otomanos chegaram a cogitar aliança com os russos, aproveitando-se para recuperar territórios em meio ao caos, oferecendo seus exércitos em disposição dos russos em troca de territórios como as ilhas gregas de *Limnos* e *Chios* e alguns territórios da Bulgária como a Trácia, contudo, a Rússia declarou guerra à Turquia em 2 de novembro de 1914 após Alemanha e Turquia concordarem

em fechar os Estreitos Turcos, configurando o décimo conflito bélico entre ambas em 200 anos, só que desta vez, com os aliados França e Inglaterra (KENT, 2011, p. 90-91).

Em 2 de agosto de 1914 o Império Otomano assinou uma aliança secreta com a Alemanha, que concordou manter neutralidade no conflito entre a Áustria-Hungria e a Sérvia. Em caso de grandes ameaças na guerra, a Alemanha também se comprometeria a proteger o Império Otomano. A decisão, portanto, de entrar na guerra ao lado dos alemães e dos austríacos, colocou o Império em imediata posição de rivalidade com França, Inglaterra e Rússia. As hostilidades iniciaram-se no Egito, onde os britânicos depuseram *Khedive Abbas Hilmi II* e estabeleceram um protetorado em 18 de dezembro de 1914. Os britânicos também anexaram o Chipre e ocuparam *Basra* no sudeste do Iraque (KIA, 2008, p. 142).

Em 1916, com o acordo de *Sykes-Picot*, os britânicos deixariam a Síria para influência francesa, assim como o Líbano e Mosul no Norte do Iraque. Em troca, os britânicos ficariam com o controle sobre Bagdá e *Basra*, sudeste do Iraque e fronteira norte com o Kuwait. Além de um território adjacente que ia até o Mediterrâneo e a Palestina. Através da Declaração de *Balfour*, a Palestina já seria prometida aos judeus. Em 1917 a Rússia deixou a guerra devido à sua revolução interna e isto beneficiou os otomanos, que puderam então, marchar em direção ao Cáucaso e Mar Cáspio. Contudo, o resultado desta expansão otomana na guerra foi o conhecido Massacre dos Armênios, dando continuidade ao episódio já ocorrido no século XIX a respeito destes (KIA, 2008, p. 143-144).

Esta pesquisa não pretende se alongar muito sobre as decorrências da Primeira Guerra Mundial. Mas sim, compreender que todas as transformações ocorridas a partir do estabelecimento da Alemanha como uma potência industrial no coração da Europa, levaram à uma desestabilização do sistema de balanço de poderes europeu, principalmente quando a questão da Ferrovia Berlim-Bagdá entrou em pauta onde, dentre todas as suas complicações, a maior foi a Primeira Guerra Mundial.

Com o fim da Primeira Guerra Mundial, as potências da Entente, vitoriosas, assumiram a postura de culpabilizar a Alemanha pela guerra, com o Tratado de Versalhes. Numa das cláusulas do tratado estava que a Alemanha perderia todo o seu direito sobre a Ferrovia Berlim-Bagdá e suas extensões (OZYÜKSEL, 2016, p. 142).

Também foram extintos quatro Impérios: o Áustro-Húngaro, o Russo, o Alemão e o Otomano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa propôs-se a resgatar os fatos históricos que levaram até uma aproximação entre a Alemanha Imperial e o Império Turco-Otomano em um particular momento da história, onde os dois lados desta aliança representavam pólos opostos de desenvolvimento. Ou seja, enquanto a Alemanha ascendia vigorosamente, industrializando-se a todo vapor, o Império já não conseguia mais guiar-se por si só.

Assim, para chegarmos até este momento, levantamos momentos-chaves do passado otomano que levaram o Império até esta posição enfraquecida diante da Europa. Estes momentos-chave podem ser bastante resumidos em dois pontos principais, tais como: a Batalha de Viena, em 1683 e a Guerra da Crimeia, em 1854 representando, respectivamente, o momento da clarividência de sua falência militar e econômica. Para tanto, levantamos também as características da sociedade otomana que contribuíram para que o Império chegasse a estes pontos de falência, tais como: uma sociedade organizada de forma agrária, camponesa e artesã que, por razões até mesmo religiosas, se recusava a aceitar uma necessidade de modernização. Da mesma forma, o próprio Exército também se tornou um empecilho às tentativas de reformas de modernização pelo Poder Central, buscando sobreviver diante das ameaças europeias. O governo otomano não conseguia se sobrepôr às diferenças internas e aos grupos de poder que existiam dentro do seu território.

Estas questões ficaram claras quando, no segundo Capítulo, vimos que as classes da sociedade otomana eram divididas, dentre outros fatores, por questões religiosas, onde muçulmanos tinham uma posição mais privilegiada do que os não-muçulmanos. Também vimos que a atividade comercial era vista como um sinal de necessidade e não de opção. As parcelas da sociedade que tinham o comércio como meio de sobrevivência eram desprezadas pelos demais, sendo, portanto, atividades adotadas principalmente, por aqueles que não possuíam os mesmos prestígios que os muçulmanos, ou seja, os demais povos, como os Cristãos ou os Judeus, por exemplo. Desta forma, os povos não-muçulmanos, desenvolveram este aspecto comercial desprezado pela sociedade otomana e, assim, tornaram-se mais propensos a uma relação com o mundo externo, no caso, a Europa, que mais tarde viria a explorar esta aproximação sob o aspecto nacionalista, que ganhou força, principalmente, após a Revolução Francesa, em 1789. Não coincidentemente, a primeira independência do Império, que viria a dar início a uma série de revoluções separatistas e emancipatórias, fora apenas 40 anos depois, em 1830.

Estes movimentos separatistas foram explorados pelas potências europeias, já interessadas nas particularidades geopolíticas únicas do Império Otomano, como riqueza em recursos naturais, inclusive o petróleo, que já ganhava destaque ao final do século XIX. Além disso, o Império se conectava ao mesmo tempo à Europa e à Ásia, facilitando as trocas que, desde muito antigamente, fomentavam uma busca por rotas para se chegar às Índias, fator que, desde o século XVI, estimulou a criação dos primeiros Estados Nacionais e de seus navios, tais como Portugal e Espanha e, posteriormente, a Inglaterra. Todas potências navais.

José Luis Fiori em muitas de suas contribuições bibliográficas busca entender o porquê de a Europa ter se destacado no processo por onde o mundo teria evoluído até a formação das grandes sociedades capitalistas que temos hoje. Dentre suas principais conclusões está a busca incessante por poder e riqueza. Fiori propõe o argumento de que os estados europeus tenham se transformado em verdadeiras máquinas de guerra em busca de expansão de poder e riqueza, ambições que estão sempre conectadas uma à outra.

Depois do fim do Império Romano, e em particular após o fim do império de Carlos Magno, o poder territorial europeu se fragmentou durante dois a três séculos, e a atividade econômica se atrofiou, na maior parte da Europa, ficando reduzida a algumas comunidades locais de produção e de troca, quase sempre em espécies, com exceção das repúblicas italianas e de algumas poucas cidades europeias que se mantiveram mais ativas e conectadas economicamente graças às suas relações militares e às suas conexões mercantis com os grandes impérios que cercavam e dominavam o Mediterrâneo. Esse processo de desintegração interna começou a ser revertido, a partir do século XII, por meio de um movimento lento, mas contínuo, de recentralização do poder político e de reativação da atividade econômica, induzido por uma sucessão de pequenas guerras localizadas que foram se multiplicando e se ampliando progressivamente e que se somaram às grandes guerras ou cruzadas de conquista ou reconquista dos territórios ocupados pelos bárbaros, pelos hereges e pelos povos islâmicos. Nesse sentido, é preciso destacar a importância decisiva que teve, para a história europeia, o “cerco” e a “ameaça” ao seu território por parte do poder islâmico, que impôs sua presença vitoriosa em torno do Mar Mediterrâneo e na Península Ibérica durante cerca de mil anos, entre os séculos VIII e XVIII, quando começa o declínio do Império Otomano. (FIORI, 2014, p.22-23).

Assim, Fiori soma à ideia de ‘jogo das trocas’ de Braudel, sua ideia a respeito do ‘jogo das guerras’, analisando o ponto em que a guerra tornou-se uma verdadeira forma de acumular poder e riqueza. Assim, partindo das análises de Fernand Braudel, que nos apresenta

a divisão dos três andares da economia onde, à princípio, os seres humanos produziram apenas para a sua subsistência e, posteriormente, em um segundo patamar, realizariam a troca de seus excedentes no que o autor chamou de ‘jogo das trocas’ ou ‘economia de mercado’ e, num último andar, onde seria quando o capitalismo pôde começar a se desenvolver de fato, o qual o autor chamou de ‘anti-mercado’, uma vez que a luta por lucros que não dependiam mais simplesmente das trocas, seria o potencial onde a acumulação de riqueza ganharia um total dinamismo, que levaria até o processo da formação de uma economia capitalista (BRAUDEL, 1995;1996a;1996b).

Desta forma, em uma aliança entre príncipes e suas classes burguesas, o Estado iniciou um processo de fortalecimento de uma máquina de guerra capaz de se expandir e se desenvolver. Vimos que no Império Otomano faltou esta associação entre o Poder Central e as classes detentoras de poder econômico, de capital, uma vez que dentro do próprio Império faltava a circulação de moedas cunhadas e ainda faltava a existência de uma própria classe burguesa. Vimos também que o próprio Poder Central, evitava a criação desta classe por receio de perder sua autonomia e soberania sobre seu próprio território. Dada a grande extensão territorial otomana, já havia muitos poderes locais, com relativas autonomias sobre alguns territórios, tais como o Egito. Somente com a Movimento dos Jovens Turcos, apenas no início do século XX, que passou-se a admitir a necessidade da existência desta classe no Império. A esta altura a Europa, que já havia passado por este processo de associação dos Donos do Poder com os Donos do Capital, já expandia seu poder sobre o território otomano.

Outra particularidade do Império Otomano é que no momento em que o Império tornou-se uma grande potência militar, não conseguiu posteriormente dar um salto organizativo no quesito econômico, de industrialização e de tecnologia tal como ocorreu na Europa. Assim como o Império Bizantino, o Império Otomano, deixou brechas onde outros poderes nascentes vieram a questionar sua soberania. Um Estado que deseja se manter no poder não pode jamais se abster do fato de que existe uma luta constante por poder. Entendemos, contudo, que este salto é um passo muito difícil a ser dado por um Estado já que boa parte do mundo não conseguiu atingir tal nível. Além disto, há uma grande disputa de poderes e um número enorme de fatores socioeconômicos que influenciam ou não este avanço militar e tecnológico.

“Esses Estados e economias líderes mantêm em si uma relação de competição e disputa de poder permanente, e jamais abrem mão do controle dos processos de inovação tecnológica e militar.” (FIORI, 2014, p. 43).

Neste momento, criou-se uma verdadeira sensação de anacronismo, uma vez que o Império Otomanomantinha-se na ordem do campesinato e na agricultura, relacionando-se com uma Europa cada vez mais industrializada e modernizada. Cabe ressaltar que ainda haviam muitas regiões da Europa com estas mesmas características, como partes da Alemanha ou até mesmo grande parte da Rússia. Contudo, o continente de forma geral se industrializava rapidamente.

Com a Guerra da Crimeia o Império passou a admitir seu endividamento com os Estados europeus, perdendo de vez o controle sobre seus territórios. Se pudéssemos escolher um momento para dizer que a soberania otomana terminou, há de se considerar a Guerra da Crimeia. Neste momento o Império passou a endividar-se cada vez mais com os europeus. Também foi criado o seu Sistema de Dívida Pública, com uma Comissão composta majoritariamente por membros de outros países, que se colocaram na posição de comandar a administração desta dívida. O próprio governo otomano agia, muitas vezes, como apenas funcionário desta Comissão, sem poder participar das decisões, como um mero prestador de serviços já que tinha que promover os subsídios e a segurança necessários aos funcionamento desta Comissão.

A Dívida Pública não trouxe somente desgastes ao Império, uma vez que fez parte do processo de inovação tecnológica que chegava até os otomanos. O Sistema de Dívida Pública Otomano possibilitou que diversos setores fossem beneficiados com novas tecnologias, melhorando também regulamentações e processos legislativos necessários ao desenvolvimento da economia otomana. Um destes setores foi o ferroviário, do qual França, Inglaterra e Alemanha foram os principais beneficiários com as concessões.

Diante de tais ameaças, o Império precisava de uma união com algum parceiro potencialmente forte, capaz de protegê-lo diante das ganâncias europeias em uma fase Imperialista do desenvolvimento capitalista pelo qual passava após a Revolução Industrial. De forma audaciosa, o Imperador alemão, recém coroado, mostrou-se disponível para esta aproximação. O plano que, na análise de muitos historiadores, parecia um sonho narcisista do Kaiser alemão, na verdade, quase tornou-se realidade.

Enquanto o Sultão *Abdulhamid II* via na Alemanha um exemplo de força, dado que seu exército havia derrotado a França tão facilmente em 1871, Guilherme II via no Império uma forma de expandir seu poder, numa estratégia de entrar no grande jogo Imperialista europeu, com um grande plano de destituir a Inglaterra do maior poder europeu até então e tornar-se a maior potência europeia, em pouquíssimo tempo após sua unificação territorial e política.

Ainda que Guilherme II fosse contrário às políticas de *Bismarck*, de não chamar muita atenção das demais potências com tendências expansionistas e chauvinistas, Guilherme manteve cautela, fazendo um jogo dúbio, propondo um meio de expansão por vias ‘pacíficas’ tais como uma proposta de criação de uma ferrovia que, teoricamente, não representaria nenhuma ameaça aos demais países europeus. Guilherme, na verdade, tinha o plano de destruir a Inglaterra enquanto potência europeia e tomar seu lugar.

Como visto em McMeekin (2011), o cimento que ligava um território tão extenso como o otomano, era o Islã e, Guilherme II ao se declarar como um fiel amigo absoluto dos muçulmanos e ainda, sem pretensões de colonizá-los, tal como havia feito a Inglaterra com o Egito num ato de traição ao Sultão e ao povo islâmico, Guilherme então, possuía o seu grande trunfo na manga, o próprio Islã. A influência pela religião sempre foi uma ferramenta de controle pelos poderes. A Inglaterra já havia feito o mesmo no Egito, por exemplo. Assim, a partir do momento em que o Kaiser conseguisse mostrar para a população que o verdadeiro inimigo era a Inglaterra, uma simples revolta poderia tirar-lhe o poder sobre os 100 milhões de súditos sob seu comando e, além disso, tirar-lhe o acesso estratégico ao Golfo Pérsico.

Como consequência, sob a simplória proposta de construção da Ferrovia Berlim-Bagdá, Guilherme tornava-se um grande amigo fiel do Sultão. Contudo, seus planos não foram tão simples uma vez que a França e a Inglaterra logo entenderam suas reais intenções e então, iniciaram seus movimentos em direção contrária à Alemanha, colocando a Europa em uma situação de bomba-relógio que não levaria mais do que algumas décadas para explodir.

Cientes de que as intenções da Alemanha não eram somente de manter uma boa relação pessoal com o Sultão, França, Inglaterra e até mesmo a Rússia passaram a agir de forma igualmente ‘pacífica’ buscando trazer para si também novas concessões de ferrovias, de modo a favorecer seus interesses particulares assim como a Alemanha estava fazendo. Contudo, dadas as dificuldades estabelecidas pelo Sultão a estes países, com intenções

claramente Imperialistas, estas potências tiveram de se unir de forma a proteger seus *Status Quo* como grandes poderes da Europa, formando assim, uma das alianças que lutaram na Primeira Guerra Mundial, a Entente Cordiale.

Desta forma, concluímos que, dentre tantos fatores, a Ferrovia Berlim-Bagdá se configurou como um dos principais motivos para a deflagração da Primeira Guerra Mundial uma vez que desafiava abertamente os poderes da Inglaterra enquanto potência hegemônica na Europa e uma vez que também desafiava o poder da França, já com sentimento de revanchismo após a vitória alemã sobre a França na guerra de Unificação Alemã.

Ao mesmo tempo, a questão da Ferrovia Berlim-Bagdá envolvia também assuntos de estratégia energética, tais como a busca por recursos naturais como o petróleo, que fomentariam os desenvolvimentos industriais pelos quais a Europa passava ao final do século XIX e início do século XX. Além disso, a briga tornava-se mais intensa ainda mais em se tratando de uma disputa pelo comando do Golfo Pérsico, rico em petróleo, onde a Inglaterra faria de tudo, inclusive conquistar a simpatia de territórios à parte do Império Otomano, justamente para manter seu controle sobre esta região, assim como estimular o sentimento de proteção e autonomia aos *Sheiks* diante do Sultão, assim como o fez com o *Sheik* do Kuwait afim de conseguir o controle sobre a porção final da Ferrovia Berlim-Bagdá.

Assim, não podemos deixar de observar em nossa pesquisa traços semelhantes entre a Alemanha e o Império Otomano. Ambos Impérios eram muito heterogêneos, continham múltiplas religiões e ambos contavam com grande influência neste quesito. Enquanto a Alemanha era mais marcada pelo catolicismo, o Império Otomano o era pelo Islamismo. Temos também, que ambos foram influenciados pelo movimento da Revolução Francesa, que alterou todo o tabuleiro europeu e, conseqüentemente, influenciou no destino do Império Otomano. Assim, como visto, tanto a Revolução Industrial, que elevou os modelos de produção europeus, além de sua capacidade de resposta militar, como também a Revolução Francesa, fizeram parte de todo o processo de aproximação entre estes dois Impérios, onde a Alemanha buscava uma relação de dependência econômica e aliança estratégica subordinada com o Sultão.

Temos, portanto, que a Ferrovia Berlim-Bagdá representou uma parcela importante na determinação das estratégias geopolíticas europeias durante todo o final do século XIX e início do século XX e que esta também foi uma causa importantíssima para a deflagração da

guerra, assim como a fraqueza militar do Império Otomano e também suas particularidades nacionalistas, como os movimentos nacionalistas e separatistas. Não coincidentemente, a Primeira Guerra Mundial deflagrou-se em um território que havia sido parte otomana até o início do século XX, tomado então pela Áustria. Como o fim da guerra, os Impérios até então existentes foram extintos e, como cláusulas do tratado de paz, estava a total castração dos poderes da Alemanha e sua derrota final sobre quaisquer possibilidades de controle sobre a Ferrovia Berlim-Bagdá.

REFERÊNCIAS

- ARRIGHI, Giovanni. **O Longo Século XX**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1994
- BIRDAL, Murat. **The Political Economy of Ottoman Public Debt**. New York: Macmillan, 2010.
- BLACKBOURN, David. **The Long Nineteenth Century: A history of Germany, 1780-1918**. New York: Oxford University Press, 1998.
- BRANCOLI, Fernando. **Primavera Árabe**. São Paulo: Desatino, 2014.
- BRAUDEL, F. **A Dinâmica Do Capitalismo**. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.
- BRAUDEL, F. **Escritos sobre a história**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1992.
- BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII**. Volume I: As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII**. Volume II: O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1996a.
- BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII**. Volume III: O tempo do mundo. São Paulo: Martins Fontes, 1996b.
- BUKHARIN, Nikolai I. **Economia Mundial e Imperialismo**. São Paulo: Abril Cultural, 1984.
- CARVALHO, Wolney Roberto; RUTKOSKY, Marcio Moraes. **O capital financeiro na perspectiva dos clássicos: Hilferding, Lênin e Bukharin**. Disponível em: <<https://s3.amazonaws.com/acadex.articles/Articles/56e5ec228e0106b55db67714-fileIdentified.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2017.
- CIPOLLA, Carlo M. **The Fontana Economic History of Europe: The Industrial Revolution**. London And Glasgow: Collins/Fontana Books, 1973.
- COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica: Discursos sobre o território e o poder**. São Paulo: Edusp, 2010.

CUHAJ, George S.; NICOL, N. Douglas. **Standart Cataloge of German Coins: 1501 to present**. Iola: Krause Publications, 2011.

CRESPO, Eduardo Alberto. **A Teoria Clássica do Comércio Internacional e dos Termos de Troca**. 2012. 291 f. Tese (Doutorado) - Curso de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

DIAMOND, Jard. **Armas, Germes e Aço: os destinos das sociedades humanas**. Rio de Janeiro: Record, 2013.

ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador: Formação do Estado e Civilização**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993. 2 v.

FARMER, Alan; STILES, Andrina. **The Unification of Germany: 1815-1919**. 3. ed. London: Hodder Education, Part Of Hachette Livre Uk, 2008.

FINDLEY, Carter V.. **Bureocratic Reform in the Ottoman Empire**. New Jersey: Princiton University Press, 1980.

FOHLIN, Caroline. **Finance Capitalism and Germany's Rise to Industrial Power**. New York: Cambridge University Press, 2008.

FIORI, José Luís. **O poder global e a nova geopolítica das nações**. Rio de Janeiro: Boitempo Editorial, 2007.

FIORI, José Luis. **História, Estratégia e Desenvolvimento: para uma geopolítica do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2014.

GERSCHENKRON, Alexander. **O atraso econômico em perspectiva histórica: e outros ensaios**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2015.

GOLDFELD, Monique Sochaczewski. **O BRASIL, O IMPÉRIO OTOMANO E A SOCIEDADE INTERNACIONAL: CONTRASTES E CONEXÕES (1850-1919)**. 2012. 234 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Política e Bens Culturais, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2012

GRÜBHABER, Gerhard. **The "German Spirit" in the Ottoman and Turkish Army, 1908-1938: A history of military knowledge transfer**. Berlim: Degruyter, 2018.

HENDERSON, W. O. **The Zollverein**. Abingdon: Frank Cass, 1984.

HENDERSON, W. O. **The Rise of German Industrial Power**. Great Britain: University Of California Press, 1975.

HILFERDING, Rudolf. **O Capital Financeiro**. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

HOBSBAWM, Eric J. **Nações e nacionalismo desde 1780: programa, mito e realidade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

- HOBBSAWM, Eric J. **A Era dos Impérios: 1875-1914**. São Paulo/Rio de Janeiro: Paz & Terra, 2016.
- HOBBSAWM, Eric. **Era dos Extremos: O breve século XX 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- HUBBARD, Glenn; KANE, Tim. **The economics of great powers balance: from ancient rome to modern america**. London: Simon & Schuster, 2013.
- ISLAM, the untold story. Direção: Tom Holland. Produção: Channel 4. Londres: Channel 4, 2012. 74 min.
- KAPLAN, Robert D..A vingança da geografia: a construção do mundo geopolítico a partir da perspectiva geográfica. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.
- KENT, Marian. **The Great Powers and the End of the Ottoman Empire**. London: Frank Cass & Co. Ltd, 2005.
- KIA, Mehrdad. **The Ottoman Empire**. United States Of America: Greenwood Press, 2008.
- KISSINGER, Henry. **Diplomacia**. São Paulo: Saraiva, 2013.
- KITCHEN, Martin. **História da Alemanha Moderna: de 1800 aos dias de hoje**. São Paulo: Editora Cultrix, 2013.
- LENIN, V. L. **O Imperialismo, etapa superior do capitalismo**. Campinas: Unicamp, 2011.
- LIST, Georg Friedrich.**Sistema Nacional de Economia Política**. São Paulo: Abril Cultural, 1983.
- MACKINDER, Halford John. **Democratic Ideals and Reality**. Washington Dc: Us Government Printing Office, 1942.
- MCGOWAN, Bruce. **An economic and social history of the ottoman empire**. United Kingdom: Cambridge University Press, 1994.
- MCMEEKIN, Sean. **O expresso Berlim-Bagdá: O Império Otomano e a tentativa da Alemanha de conquistar o poder mundial 1898-1918**. São Paulo: Globo Livros, 2011.
- MCMURRAY, Jonathan S.. **Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway**. United States Of America: Greenwood Publishing Group, 2001.
- MARX, Karl. **18 Brumário**. Online: Ebooks Brasil, 2000.
- MAQUIAVEL, Nicolau. **O Príncipe**. São Paulo: Martin Claret, 1997.
- MELLO, Leonel Itaussu Almeida. **Quem tem medo de Geopolítica?** São Paulo: Editora Hucitec, 1999.
- O'BRIEN, Patrick. **Railways and economic development of western europe, 1830- 1914**. Oxford: The Macnillan Press Ltd, 1983.

ÖZYÜKSEL, Murat. **The Berlin-Baghdad Railway and the Ottoman Empire: Industrialization, Imperial Germany and the Middle East.** New York: I.B. Tauris & Co Ltd, 2016.

OSORIO, Luis Felipe Brandão. A Economia Política do Império Alemão: condição histórica, bancos e cartéis. **Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada**, Juiz de Fora, v. 6, n. 10, p.97-120, 26 jul. 2011. Semestral.

PADULA, Raphael. Friedrich List. **Oikos: Resgatando Pensadores**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 2, p.161-180, ago. 2007.

PAIVA, Henrique. **O Cerco Islâmico**, Rio de Janeiro, 2016.

PALMER, Alan. Declínio e queda do império otomano. São Paulo: Globo Livros, 2013.

PAMUK, Şevket. **The Ottoman Empire and European capitalism, 1820-1913: Trade, Investment and production.** United States Of America: Cambridge University Press, 1987.

PAMUK, Şevket; WILLIAMSON, Jeffrey G.. **OTTOMAN DE-INDUSTRIALIZATION 1800-1913: ASSESSING THE SHOCK, ITS IMPACT AND THE RESPONSE.** Cambridge: Nber Working Paper Series, 2009.

POLANYI, Karl. **A Grande Transformação: As origens de nossa época.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

QUATAERT, Donald. **Manufacturing and Technology transfer in the Ottoman Empire 1800-1914.** Istanbul: The Isis Press, 1992.

QUATAERT, Donald. **Ottoman Manufacturing in the age of Industrial Revolution.** Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

QUATAERT, Donald. **An economic and social history of the ottoman empire.** United Kingdom: Cambridge University Press, 1994.

QUATAERT, Donald. **The Ottoman Empire: 1700-1922.** London: Cambridge University Press, 2000.

QUATAERT, Donald. Labor History in the Ottoman Middle East. **ILWCH**, New York, v. 60, p.93-109, Set, 2001.

RATZEL, Friedrich. O solo, a sociedade e o Estado. São Paulo: USP, 1982

RONCHI, Bruno Luiz de Souza; GASTAL, Bruno Palombini; ARROQUE, Stefano. O petróleo e a Primeira Guerra Mundial: consequências operativas e planejamento estratégico. **Revista Perspectiva**, Rio Grande do Sul, v. 14, n. 8, p.57-72, jun. 2015.

SARAIVA, José Flávio Sombra. **História das Relações Internacionais Contemporâneas.** São Paulo: Saraiva, 2012.

SOUZA, Dominique Marques de; CRESPO, Eduardo Alberto; QUINTÃO, Murilo Ferreira. **Fatores que contribuíram para as grandes unificações da segunda metade do**

século XIX: o caso alemão. 2016. 16 f. Artigo - Curso de Defesa e Gestão Estratégica Internacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

VEIGA, Larissa Mazolli. As teorias marxistas sobre o imperialismo e a origem do capital financeiro. In: I SEMINÁRIO DE CRÍTICA DA ECONOMIA POLÍTICA: QUESTÕES CONTEMPORÂNEAS, 1., 2012, Diamantina. **Anais.** Diamantina: Secep, 2012. p. 1 - 21. Disponível

VIEIRA, Clarice Menezes. **A FORMAÇÃO DO ESTADO E DO MERCADO NACIONAIS ALEMÃES: UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA.** 2006. 148 f. Tese (Doutorado) - Curso de Economia Política Internacional, Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

VISENTINI, Paulo G. Fagundes. O grande oriente médio: da descolonização à primavera árabe. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

WILLMOT, H. P.. **Primeira Guerra Mundial.** Rio de Janeiro: Dorling Kindersley, 2008.

YORULMAZ, Naci. **Arming the Sultan:** German Arms Trade and Personal Diplomacy in the Ottoman Empire Before World War I. London: I. B. Tauris, 2014.