

FICHA TÉCNICA

Título original: *The 20th Century in Bite-Sized Chunks*

Autoras: *Nicola Chalton e Meredith MacArdle*

Copyright © Nicola Chalton and Meredith MacArdle 2016

Todos os direitos reservados

Tradução © Editorial Presença, Lisboa, 2018

Tradução: *Ana Cardoso e João Cardoso*

Revisão: *Carlos Jesus/Editorial Presença*

Composição, impressão e acabamento: *Multitipo – Artes Gráficas, Lda.*

Depósito legal n.º 437 723/18

1.ª edição, Lisboa, abril, 2018

Reservados todos os direitos
para a língua portuguesa (exceto Brasil) à

EDITORIAL PRESENÇA

Estrada das Palmeiras, 59

Queluz de Baixo

2730-132 Barcarena

info@presenca.pt

www.presenca.pt

ÍNDICE

LISTA DE MAPAS	11
INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO UM — O abalo do Velho Mundo	15
CAPÍTULO DOIS — Uma guerra para acabar com todas as guerras	36
CAPÍTULO TRÊS — Quando a poeira assenta	58
CAPÍTULO QUATRO — Guerra total	85
CAPÍTULO CINCO — O apogeu de meados do século	107
CAPÍTULO SEIS — Fim do colonialismo	138
CAPÍTULO SETE — O espectro da Guerra Fria	164
CAPÍTULO OITO — Às voltas com as crises	189
CAPÍTULO NOVE — O mundo do ano 2000	209
BIBLIOGRAFIA	224
ÍNDICE REMISSIVO	226

CAPÍTULO UM

O ABALO DO VELHO MUNDO

A riqueza da Europa teve origem na Revolução Industrial e na colonização de territórios ultramarinos. A Grã-Bretanha, a primeira nação industrializada do século XVIII, foi a grande potência no que se refere a colonialismo e comércio durante a maior parte do século XIX. A industrialização britânica estendeu-se à Bélgica e ao resto do continente. Fora do território europeu, a rápida industrialização dos Estados Unidos da América seguiu-se à Guerra Civil Americana (1861-1865). O Japão também adotou os métodos industriais ocidentais e centrou-se no caminho de ferro, nos têxteis e nas minas com o objetivo de resistir a uma ocupação por parte das potências ocidentais.

Têxteis, aço, caminho de ferro e outras indústrias em crescimento necessitavam de matérias-primas como o algodão, o ferro, a borracha e o petróleo, e ainda de mercados para os seus produtos manufaturados, levando muitas nações líderes do comércio a colonizar algumas regiões do globo. A vaga expansionista dos finais do século XIX, conduzida pelo lucro e pela rivalidade entre as nações, teve um grande foco em Inglaterra, que tinha na Índia o ponto fulcral do seu império. Em 1900, a França, Portugal, os Países Baixos e a Rússia

também já haviam criado importantes impérios coloniais ou territórios controlados política e economicamente. A Alemanha e a Itália, potências industriais emergentes, encontravam-se num processo de estabilização das suas próprias colónias e o Japão, ambicionando uma expansão comercial para a China, assumia-se como uma crescente força económica e política no continente asiático.

A industrialização trouxe prosperidade às classes médias e trabalhadoras, mas nem todos partilharam da vitalidade económica deste período. Ao princípio do século XX, os trabalhadores, que viviam em habitações com condições sanitárias muito deficitárias e trabalhavam durante prolongados períodos de tempo em condições perigosas, revoltaram-se contra os empregadores exigindo melhores condições laborais. Na Rússia, esta realidade conduziu a uma revolução que provocou a queda do czar e do próprio império.

Em 1914, a Primeira Guerra Mundial, que decorreu das rivalidades europeias, terminou com a paz que tinha permitido a expansão europeia, derrubou impérios, redesenhou fronteiras e fomentou o surgimento de novos países.

EXERCITANDO A MUSCULATURA EUROPEIA

As grandes potências da Europa Ocidental tinham, desde há muito, interesse em fomentar o comércio com o continente asiático. A influência portuguesa, logo seguida da holandesa, seria eclipsada por britânicos e franceses no século XVIII com a tomada formal da Índia em 1858 pelos primeiros e o controlo da Polinésia no decénio de 1840 e da Indochina (Vietname e Camboja) desde 1887 pelos segundos.

Os EUA, uma nação fundada por antigos colonos britânicos em 1783, mantiveram, regra geral, uma política

isolacionista, preferindo não intervir nas questões dos outros países. Porém, em 1898, viriam a anexar o arquipélago do Havai, no oceano Pacífico, baseados em razões de estratégia militar; apoderaram-se ainda das antigas possessões espanholas das Filipinas e Guão, no Pacífico, e da ilha de Porto Rico, no mar do Caribe (ou Caraíbas), no seguimento da Guerra Hispano-Americana (1898).

Entre 1878 e o eclodir da Primeira Guerra Mundial em 1914, os impérios coloniais europeus expandiram-se rapidamente numa fase em que as nações rivais se afadigavam a ocupar as regiões não desenvolvidas que iam restando numa busca incessante de matérias-primas. A colonização do continente africano foi tão disputada que ficaria conhecida como a Partilha de África. Além dos benefícios comerciais e económicos proporcionados, esta colonização era para os europeus um nobre empreendimento que conduziria as populações primitivas a um modo de vida civilizado e cristão. Em 1914, a Europa dominava oitenta e cinco por cento das áreas habitáveis do planeta.

A PARTILHA DE ÁFRICA

Nos anos de 1880, África, o «Continente Negro» como era então conhecido, apresentava-se como o único continente com um índice de colonização relativamente escasso. Na época, o prestígio e os benefícios económicos, políticos e estratégicos do domínio de parte deste vasto território revelavam-se tentadores e concretizáveis: surgiram as vacinas para o combate às doenças tropicais, um grande receio dos colonizadores, e a invenção da metralhadora *Maxim* prometia vitórias fáceis nos confrontos com os nativos. Em lugar de se digladiarem, as potências europeias reuniram-se na

Conferência de Berlim (1884-1885), promovida pelo chanceler alemão Otto von Bismarck, e acordaram uma divisão do continente africano entre si.

Em 1914, noventa por cento do continente africano encontrava-se sob domínio europeu. A Inglaterra e a França assumiram territórios mais extensos e o Império Alemão foi, de longe, o terceiro beneficiário. Bélgica, Portugal e Itália



1. A colonização europeia de África em 1914.

também reuniram áreas substanciais. As colónias africanas proporcionavam mão de obra barata, matérias-primas, ouro (nas regiões a sul), um mercado abrangente para os produtos manufaturados europeus e, ainda, o recurso a soldados locais para combater nos anos de guerra que batiam à porta. O canal de Suez, no Egito, tinha um particular valor estratégico, assegurando a fluidez do comércio ultramarino entre o Oriente e o Ocidente. Contudo, a Partilha de África pelos europeus em novos territórios e fronteiras abriu brechas nas populações autóctones e arrasou sistemas administrativos preexistentes, estando na origem de problemas posteriores (consultar a página 138).

RULE, BRITANNIA!

No decurso do longo reinado da rainha Vitória (1837-1901), o Império Britânico, «onde o Sol nunca se punha», alargou-se a muitas regiões do mundo de tal sorte que pelo menos um dos seus territórios encontrava-se sempre à luz do dia. Foi o maior império da História e chegaria a dominar mais de vinte por cento da população mundial: foi a primeira superpotência dos tempos modernos.

A dimensão e o êxito deste império muito deviam à autoridade imposta pela Marinha Real Britânica (Royal Navy), que controlava as rotas comerciais, assegurando os entrepostos comerciais e a dianteira inglesa na Revolução Industrial, a qual proporcionava os meios de conquista e expansão: caminho de ferro, navegação a vapor e armas automáticas.

A Inglaterra aproveitava o baixo custo de importação das matérias-primas das suas colónias, como o açúcar, o chá, o tabaco e, em particular, o algodão da América do Norte, um antigo território britânico. O algodão era fiado e tecido

nas máquinas a vapor inglesas, tendo mesmo o seu processo de transformação ultrapassado a preponderância da lã, que havia configurado a espinha dorsal da economia britânica desde a Idade Média. Os produtos britânicos de algodão inundaram os mercados mundiais, prejudicando produtores menos industrializados na Índia e no Egito.

O Império Britânico também fez crescer os seus lucros com o tráfico de escravos entre os continentes africano e americano até à abolição da escravatura em 1808 sob pressão do movimento antiescravagista.

Quando a rainha Vitória chegou ao poder, o Império Britânico assumia uma posição mercantilista (com tarifas definidas para proteger uma balança comercial favorável, ou seja, mais exportações do que importações) e era dominado por organizações de comércio monopolistas como a Companhia das Índias Orientais (East India Company). Durante o período vitoriano, a economia britânica transformou-se com a adoção de uma política de comércio livre (sem tarifas, quotas ou restrições às importações e exportações). Os vitorianos acreditavam ser este o caminho da prosperidade.

O telegrama Kruger

Durante a Partilha de África, no decénio de 1880, foram descobertas grandes jazidas de ouro no Transval, ao sul do continente africano. O afluxo de exploradores ingleses às minas de ouro de Joanesburgo perturbou a população local bóer, de descendência holandesa e falante de língua africânder, que se deslocara para o Transval para escapar ao domínio britânico da vizinha Colónia do Cabo.

Os Ingleses viram nesta república bóer uma ameaça à sua supremacia na região e gizaram um plano para o derrube do

(continua)

(continuação)

governo do Transval. O designado Jameson Raid falhou, provocando o envio de um telegrama, em 3 de janeiro de 1896, por parte do *kaiser* Guilherme II da Alemanha (neto da rainha Vitória) ao presidente do Transval, Paul Kruger, afirmando: «Transmito-lhe as mais sinceras felicitações pelo seu êxito e do seu povo, que, sem recorrer às potências amigas e com uma enérgica atitude, enfrentaram uma invasão de tropas armadas que perturbou a paz, conseguindo restaurá-la e manter a independência do país.»

O telegrama do *kaiser* inflamou as tensões existentes entre a Inglaterra e a Alemanha e alertou a primeira para os riscos da sua política de «esplêndido isolamento» (não receando inimigos e não necessitando de amigos). A Inglaterra acabaria por alterar esta política muito rapidamente e aderir a um sistema de alianças que conduziria a Europa à guerra.

ABANDONO DO «ESPLÊNDIDO ISOLAMENTO»

A Inglaterra acabaria por derrotar os bóeres na Segunda Guerra Anglo-Bóer (1899-1902), anexando as suas repúblicas. No entanto, o conflito incandesceu o nacionalismo entre os africânderes, que resolveram reconquistar a sua independência aos britânicos. Abalados pelo conflito, estes temeram pela segurança do império, de importância extrema para a sua própria economia.

Em 1902, a Inglaterra assinou uma aliança militar com o Japão, então a maior potência do Extremo Oriente, com a intenção de reforçar a influência britânica no mundo e proteger o comércio com a China. Esta aliança visava enfraquecer a Rússia, rival dos dois países: os russos ocuparam havia pouco tempo o estratégico Port Arthur na Manchúria, pondo em causa os interesses comerciais britânicos na China, e tinham ambições para a Coreia, considerada uma via de

acesso fácil ao Japão. Este último e a Inglaterra passariam a contar com apoio mútuo no caso de uma guerra com a Rússia ou com outra potência internacional.

A Inglaterra procurou um entendimento com a França, colocando de lado as suas longas disputas num acordo designado por Entente Cordiale (1904). Este pacto garantia um apoio mútuo entre ambos os países em caso de guerra na Europa, em particular contra a Alemanha, que vinha ganhando poderio desde a unificação com a Prússia em 1871.

Em 1910, a capacidade de produção da Grã-Bretanha seria eclipsada pelas dos EUA e da Alemanha. Em 1912, o Egito sob égide inglesa foi ameaçado pela expansão territorial italiana para a Líbia (consultar a página 18) e numa década seria libertado do controlo britânico na Revolução Egípcia de 1919-1922. Embora o Império Britânico ainda permanecesse em plena expansão até pouco depois da Primeira Guerra Mundial, a Inglaterra logo deixaria de ser a mais destacada potência industrial e militar do mundo.

O FIM DA CHINA IMPERIAL

O território chinês manter-se-ia excluído do domínio colonial europeu. No entanto, a China imperial, um polo civilizacional com pelo menos dois milénios governado pela dinastia Qing desde 1644, estava em declínio. As Guerras do Ópio (decorridas em 1839-1842 e 1856-1860) e diversos conflitos com a Inglaterra, que pretendia continuar o lucrativo mas funesto comércio do ópio, resultaram no pagamento de desmesuradas indemnizações e na perda da ilha de Hong Kong como compensação.

A China também passara por uma sangrenta guerra civil (a Rebelião Taiping, 1850-1864), perdera territórios para

a Rússia, entrara em conflitos com a França no Vietname nos anos de 1880 e mantinha uma rivalidade com o Japão devido à Coreia.

Os europeus vislumbraram na China uma oportunidade comercial, mas nas suas expeditas incursões pelo império enfrentaram uma violenta reação na Rebelião dos Boxers de 1899-1901, conduzida por membros de um grupo secreto, a Sociedade dos Punhos Justiceiros e Harmoniosos (os ocidentais designaram-nos por «boxers» devido ao seu estilo de combate). Estes pretendiam acabar com a influência ocidental na China, incluindo a atividade dos missionários cristãos, que ameaçava a secular cultura chinesa. Nas palavras de um dos revolucionários chineses: «Quando olho para o meu país, não consigo controlar os sentimentos. Não só vejo uma autocracia idêntica à da Rússia, mas também que durante duzentos anos fomos espezinhados por forasteiros bárbaros.»

A violência eclodiu na província costeira de Xandong a norte (porém a sul de Pequim), uma área rapidamente industrializada sob influência alemã, quando os muito mal pagos trabalhadores chineses aderiram aos boxers para assassinar os europeus. Em Pequim, os boxers, invocando uma proteção sobrenatural às balas, cercaram o bairro das legações estrangeiras, onde os europeus procuraram refugiar-se. Quando as forças ocidentais unidas se puseram em marcha, Cixi, a imperatriz viúva, optou por apoiar a milícia popular. A força internacional composta por russos, japoneses, norte-americanos e europeus demorou cinquenta e cinco dias a atingir Pequim. Os estrangeiros sitiados foram libertados e centenas de boxers executados pelas forças ocupantes.

A imperatriz foi obrigada a pagar compensações às nações estrangeiras envolvidas, devastando a economia chinesa. Dez anos mais tarde, profundamente enfraquecida,

a dinastia Qing cairia do poder num golpe revolucionário, trazendo um ponto final à China imperial.

UM NOVO MUNDO CONSUMISTA POSTO EM MARCHA

Em 1900, a sociedade ocidental estava a sair de um século de mudanças sem precedentes. As economias baseadas no mundo rural haviam sido transformadas pela Revolução Industrial: as máquinas a vapor substituíam as forças motrizes da água e do cavalo e eram, então, aplicadas a navios, comboios e aos primeiros veículos. Os primeiros automóveis modernos, com motores de combustão interna, surgiram por volta de 1890. As máquinas de fiar e tecer transformaram a indústria têxtil. Novos processos de transformação levaram ao surgimento de produtos de ferro forjado e aço e desenvolveram a exploração do carvão. Foram abertas novas estradas e construídos canais e caminhos de ferro. O telefone e o telégrafo transformaram as comunicações.

Surgem grandes empreendimentos e maravilhas da engenharia como o canal de Suez, no Egito Oriental, que une o mar Mediterrâneo ao mar Vermelho e revolucionou o fluxo do comércio global reduzindo as distâncias entre a Europa, o Norte de África e a Ásia. Quarenta anos depois e de forma semelhante, os EUA rasgariam o canal do Panamá (entre 1907 e 1914) numa faixa mais estreita de terra, abrindo uma passagem por via marítima a meio do continente americano (o istmo do Panamá), otimizando o transporte de mercadorias entre os oceanos Atlântico e Pacífico, tornando-se numa rota vital para o comércio internacional. Os navios que largavam da costa ocidental dos EUA deixavam de ter de contornar penosamente o cabo Horn (ilha de Hornos, Patagónia chilena), no extremo sul do continente.

O início do século XX assumiu-se como a nova era de produção em massa, destacando-se o fabrico em série de automóveis pelo norte-americano Henry Ford. As inovações reduziram os tempos de produção do *Ford Modelo T*, que, no ano de 1918 (uma década depois), representava já metade dos veículos a circular nos EUA. Os automóveis *Ford*, acessíveis e destinados à classe média em ascensão, abriram as estradas à população americana. Os progressos da produção em série foram imediatamente alargados a todos os outros bens de consumo.

As novas redes comerciais e a colonização, a cultura ocidental e os avanços científicos e tecnológicos espalharam-se pelo mundo, influenciaram culturas distantes e desencadearam um primeiro processo de globalização.

O primeiro voo a motor

Em 1903, Orville Wright realizou o primeiro voo tripulado numa aeronave mais pesada do que o ar na Carolina do Norte. Durou doze segundos e foi o culminar de anos de experiências dos irmãos Orville e Wilbur. Em 1909, o aviador e inventor francês Louis Blériot obteve um prémio de mil libras oferecido pelo jornal *Daily Mail* por ter sobrevoado o canal da Mancha num monoplano entre Inglaterra e França.

Os aeroplanos também seriam utilizados em missões de guerra, em primeiro lugar pelos italianos na Guerra Ítalo-Turca (1911-1912) para reconhecimento e bombardeamento. Em 1914, depois do eclodir da Primeira Guerra Mundial, o piloto francês Roland Garros prendeu uma metralhadora à fuselagem do seu avião e, em 1915, o piloto alemão Kurt Wintgens conseguiu a primeira vitória aérea com um avião dotado de metralhadora sincronizada com a rotação da hélice.