



Niall Ferguson

CIVILIZAÇÃO

Ocidente X Oriente

CRÍTICA

TRECHO ANTECIPADO PARA DIVULGAÇÃO. VENDA PROIBIDA

Niall Ferguson
CIVILIZAÇÃO

Ocidente X Oriente

CRÍTICA

Tradução

Janaína Marcoantonio

CRÍTICA

TRECHO ANTECIPADO PARA DIVULGAÇÃO. VENDA PROIBIDA

Copyright © Niall Ferguson, 2011

Copyright © Editora Planeta do Brasil, 2012, 2017, 2021

Todos os direitos reservados.

Título original: *Civilization – the west and the rest*

Preparação: Dida Bessana

Revisão: Mauricio Katayama e Ana Paula Felipe

Diagramação: Balão Editorial

Capa: Vitor Gentil

Imagem de capa: istanbul_image_video / Shutterstock

Créditos de imagens: 1, 26 e 47 – Corbis; 2, 8 e 12 – Bridgeman; 3, 10, 25, 33, 40 e 44 – Getty Images; 4 – National Palace Museum, Taiwan; 5 e 29 – Adrian Pennink; 6 – Palace Museum, Forbidden City; 7 – Jinghai Temple; 9, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 24, 39 e 46 – Dewald Aukema; 11 – Vienna Museum; 18 e 19 – National Archives at Kew; 20 – The South Carolina Historical Society; 23 – National Portrait Gallery, Washington, DC; copyright © Photo SCALA, Florence; 27 e 28 – Institute Pasteur; 30 – French MoD; copyright © ECPAD; 31 – Magic Touch Films; © Manfred Anderson; 32 – Musée Kahn; 34 e 35 – Museum of Fine Arts, Boston; 36 – Alamy; 37 – Levi Strauss & Co; 38 – Jaroslav Riedel; 41 – Missouri History Museum, St Louis; 42 – Special Collections, Yale Divinity School Library; 43 – British Library; 45 – Reuters/Sean Yong.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

ANGÉLICA ILACQUA CRB-8/7057

Ferguson, Niall

Civilização: Ocidente x Oriente / Niall Ferguson; tradução de Janaína Marcoantonio. – 3. ed. - São Paulo: Planeta do Brasil, 2021.

432 p.

ISBN 978-65-5535-435-5

Título original: *Civilization – the west and the rest*

1. Civilização 2. História 3. História moderna I. Título II. Marcoantonio, Janaína

21-2301

CDD: 909

Índices para catálogo sistemático:

1. Civilização 2. História

2021

Todos os direitos desta edição reservados à
EDITORA PLANETA DO BRASIL LTDA.

Rua Bela Cintra, 986 – 4º andar

01415-002 – Consolação – São Paulo-SP

www.planetadelivros.com.br

faleconosco@editoraplaneta.com.br

TRECHO ANTECIPADO PARA DIVULGAÇÃO. VENDA PROIBIDA

Sumário

Prefácio à edição britânica	9
Introdução: A pergunta de Rasselas	25
I Competição	45
Dois rios	45
O eunuco e o unicórnio	52
A corrida por especiarias	59
O reino medíocre	70
2 Ciência	78
O cerco	78
Micrografia	88
Osman e Fritz	99
Excursões do Tanzimat	113
De Istambul a Jerusalém	118
3 Propriedade	127
Novos mundos	127
Terra da liberdade	134
Revoluções americanas	146
O destino dos <i>gullahs</i>	161

4 Medicina	175
A profecia de Burke	176
A força devastadora da guerra	191
<i>Médecins sans frontières</i>	203
Os crânios da ilha de Shark	210
Vergonha negra	219
5 Consumo	235
O nascimento da sociedade de consumo	235
Tornando-se ocidental	258
Da lama à fama	267
<i>The Jeans Genie</i>	281
Pijamas e véus	294
6 Trabalho	302
Ética do trabalho e ética da educação	302
<i>Get your kicks</i>	311
A Jerusalém chinesa	324
Terras de infieis	334
O fim dos dias?	338
Conclusão: Os rivais	345
Bibliografia	379
Índice remissivo	409

I

Competição

A China parece estar há muito tempo estacionada, tendo adquirido, provavelmente há muito tempo, todas as riquezas compatíveis com a natureza de suas leis e instituições. Mas essas riquezas talvez sejam muito inferiores ao que seu solo, clima e localização poderiam permitir se a região contasse com outras leis e instituições. Um país que negligencia ou menospreza o comércio exterior, e que permite os navios de nações estrangeiras apenas em um ou dois de seus portos, não tem como fazer o mesmo volume de negócios que poderia se tivesse leis e instituições diferentes [...] Um comércio exterior mais abrangente [...] certamente promoveria um grande aumento das manufaturas da China e melhoraria muitíssimo as capacidades produtivas de sua indústria manufatureira. Com uma navegação mais abrangente, os chineses naturalmente aprenderiam a arte de usar e construir, eles próprios, todos os tipos de máquinas usadas em outros países, bem como as outras melhorias técnicas e industriais que são promovidas em todas as partes do mundo.

ADAM SMITH

Por que eles são pequenos e, ao mesmo tempo, fortes? Por que nós somos grandes e, ao mesmo tempo, fracos? [...] Com os bárbaros, só precisamos aprender sobre [...] navios resistentes e armas eficazes.

FENG GUIFEN

Dois rios

A Cidade Proibida (Gugong) foi construída no coração de Pequim por mais de 1 milhão de trabalhadores, usando materiais provenientes de todo o im-

pério chinês. Com aproximadamente mil edificações dispostas, construídas e decoradas para simbolizar o poder da dinastia Ming, a Cidade Proibida não é apenas uma relíquia daquela que foi um dia a maior civilização do mundo; é também um lembrete de que nenhuma civilização dura para sempre. Em 1776, Adam Smith ainda podia se referir à China como “um dos países mais ricos, isto é, um dos mais férteis, mais bem cultivados, mais industriais e mais populosos do mundo [...], um país muito mais rico que qualquer parte da Europa”. Mas Smith também identificou a China como “há muito tempo estacionada” ou “estagnada”.¹ Nesse aspecto, ele certamente tinha razão. Pode-se afirmar que, em menos de um século após a construção da Cidade Proibida entre 1406 e 1420, teve início o declínio do Oriente. Já os pequenos Estados da Europa Ocidental, empobrecidos e divididos por conflitos, embarcaram em meio milênio de expansão quase ininterrupta. Enquanto isso, os grandes impérios do Oriente estagnaram e, por fim, sucumbiram à dominação ocidental.

Por que a China afundou enquanto a Europa progrediu? A principal resposta de Smith é que os chineses foram incapazes de “encorajar o comércio exterior” e, portanto, não colheram os benefícios da vantagem comparativa e da divisão internacional do trabalho. Mas outras explicações eram possíveis. Escrevendo na década de 1740, Charles de Secondat, barão de Montesquieu, culpou o “plano de tirania estabelecido”, que ele atribuía à população excepcionalmente grande da China, que, por sua vez, se devia ao clima do Leste Asiático:

Eu penso o seguinte: a Ásia não tem uma zona temperada, já que os lugares situados em um clima muito frio estão lado a lado com aqueles que são excessivamente quentes, isto é, Turquia, Pérsia, Índia, China, Coreia e Japão. Na Europa, ao contrário, a zona temperada é muito extensa [...] e por isso cada [país] se assemelha ao país adjacente; não há grandes diferenças entre eles [...] Daí decorre que, na Ásia, as nações fortes se opõem às fracas; os povos valentes, ativos e belicosos estão lado a lado com aqueles que são indolentes, efeminados e medrosos; um deve, portanto, conquistar, e o outro, ser conquistado. Na Europa, ao contrário, nações fortes se opõem a nações fortes; e aquelas que são vizinhas têm praticamente a mesma coragem. Este é o grande motivo da fraqueza da Ásia, e da força da Europa; da liberdade da Europa, e da escravidão da Ásia: um motivo que eu não me recordo de haver sido salientado alguma vez.²

Escritores europeus posteriores acreditavam que foi a tecnologia do Ocidente que superou a do Oriente – em particular, a tecnologia que culminou na Revolução Industrial. Esta foi, sem dúvida, a impressão que teve o conde Macartney em sua missão notadamente frustrante à corte imperial chinesa em 1793 (ver a seguir). Outro argumento, popular no século XX, era que a filosofia confuciana inibia a inovação. Mas essas explicações da época para o mau desempenho oriental estavam equivocadas. O primeiro dos seis atributos que o Ocidente tinha, e que faltava ao Oriente, não era comercial, nem climático, nem tecnológico, nem filosófico. Era, acima de tudo, conforme identificou Adam Smith, institucional.

Se, em 1420, você fizesse duas viagens por dois rios diferentes – o Tâmis e o Yangtze –, ficaria impressionado com o contraste.

O Yangtze era parte de um vasto complexo de canais que ligava Nanquim a Pequim, mais de 800 quilômetros para o norte, e a Hanchu, ao sul. No centro desse sistema, estava o Grande Canal, que, em sua máxima extensão, tinha mais de 1000 quilômetros. Datando do século VII a.C., com comportas introduzidas no século X d.C. e belíssimas pontes como a Baodai, cheia de arcos, o Canal foi significativamente restaurado e aprimorado durante o reinado do imperador Yongle (1402-24), da dinastia Ming. Quando o engenheiro responsável, Bai Ying, terminou de represar e desviar o fluxo do rio Amarelo, foi possível transportar cerca de 12 mil carregamentos de grãos pelo Canal a cada ano.³ Aproximadamente 50 mil homens foram empregados em sua manutenção. No Ocidente, é claro, o maior de todos os grandes canais sempre será o de Veneza. Mas até mesmo Marco Polo, o intrépido viajante veneziano, quando visitou a China na década de 1270, ficou impressionado com o volume de tráfego no Yangtze:

A quantidade de embarcações que cobrem este imenso rio é tão grande que ninguém acreditaria. O volume de mercadorias transportadas para cima e para baixo ultrapassa todo entendimento. De fato, é tão grande que parece ser um mar em vez de um rio.

O Grande Canal da China não só serviu como a principal artéria de comércio interno, como também permitiu que o governo imperial estabilizasse o preço dos grãos por meio dos cinco celeiros estatais, que compravam quando o grão estava barato e vendiam quando estava caro.⁴

Nanquim era provavelmente a maior cidade do mundo em 1420, com uma população de meio a 1 milhão. Durante séculos, foi um próspero centro de manufatura de algodão e seda. Sob o imperador Yongle, também se tornou um centro de estudos. O nome Yongle significa “felicidade perpétua”; ação perpétua talvez fosse uma descrição melhor. O mais importante de todos os imperadores da dinastia Ming não fazia nada pela metade. O compêndio de estudos chineses que ele encomendou demandou o trabalho de mais de 2 mil estudiosos e encheu mais de 11 mil volumes. Foi a maior enciclopédia do mundo até 2007, quando, após um domínio de quase 600 anos, foi superada pela Wikipedia.

Mas Yongle não estava satisfeito com Nanquim. Logo após assumir o trono, ele resolveu construir uma nova capital ao norte, mais espetacular: Pequim. Em 1420, quando a Cidade Proibida estava terminada, a China da dinastia Ming proclamava, não sem razão, ser a civilização mais avançada do mundo.

Em comparação com o Yangtze, o Tâmsa, no início do século XV, era um verdadeiro fim de mundo. Londres era um porto movimentado, é verdade; o principal centro de comércio inglês com o continente. O mais famoso prefeito da cidade, Richard Whittington, era um importante comerciante de seda que fizera fortuna com a exportação de lã, em notável crescimento na Inglaterra. E a indústria de construção naval da capital inglesa era impulsionada pela necessidade de transportar homens e suprimentos para as recorrentes campanhas da Inglaterra contra a França. Em Shadwell e Ratcliffe, os navios podiam ser rebocados em ancoradouros para ser reabastecidos. E havia, é claro, a Torre de Londres, mais sinistra que proibida.

Mas um visitante que viesse da China dificilmente ficaria impressionado com tudo isso. A própria Torre era uma construção rudimentar em comparação com os vários salões da Cidade Proibida. A Ponte de Londres era uma feira canhestra sobre palafitas se comparada à ponte Baodai. E as técnicas de navegação primitivas confinavam os navegantes ingleses a faixas estreitas de água – o Tâmsa e o Canal – de onde podiam avistar bancos e litorais conhecidos. Nada poderia ter sido mais inimaginável, tanto para os ingleses quanto para os chineses, do que a ideia de navios londrinos velejando pelo Yangtze.

Em comparação com Nanquim, a Londres à qual Henrique V retornou em 1421, após sua vitória sobre a França – a mais famosa de todas em Agincourt –,

mal podia ser chamada de cidade. Seus muros velhos e remendados se estendiam por cerca de cinco quilômetros – mais uma vez, uma fração do tamanho dos de Nanquim. O fundador da dinastia Ming levou mais de 20 anos para construir o muro em torno da capital, e este se estendia por mais de 30 quilômetros, com portões tão grandes que um único portão era capaz de abrigar 3 mil soldados. E foi construído para durar. Grande parte dele ainda está de pé, ao passo que pouca coisa resta do muro medieval de Londres.

Para os padrões do século XV, a China era um lugar relativamente agradável de se viver. A rígida ordem feudal estabelecida no início da dinastia Ming estava sendo afrouxada com o florescimento do comércio interno.⁵ Quem visita Suzhou hoje em dia ainda pode ver os frutos arquitetônicos daquela prosperidade nos canais arborizados e nas calçadas elegantes do velho centro da cidade. A peste negra – a praga bubônica causada pela bactéria *Yersinia pestis*, transmitida pela mosca, que atingiu a Inglaterra em 1349 – havia reduzido a população de Londres a cerca de 40 mil, menos de um décimo do tamanho da de Nanquim. Além da praga, o tifo, a disenteria e a varíola também eram abundantes. E, mesmo na ausência de epidemias, a falta de saneamento fazia de Londres uma armadilha fatal. Sem qualquer espécie de sistema de esgoto, as ruas fediam a céu aberto, enquanto nas cidades chinesas os excrementos humanos eram sistematicamente coletados e usados como fertilizantes em arrozais afastados. Quando Dick Whittington foi prefeito da cidade – quatro vezes entre 1397 e sua morte em 1423 –, as ruas de Londres eram pavimentadas com algo muito menos fascinante que ouro.

Nas escolas, as crianças normalmente são levadas a pensar que Henrique V é uma das grandes figuras heroicas da história inglesa, a antítese de seus predecessores com a exceção de um, o decadente Ricardo II. Sinto dizer, mas o reino deles estava muito longe da “ilha coroada” do *Ricardo II* de Shakespeare – parecia mais uma ilha séptica. O dramaturgo chamou-a de “esse outro Éden, quase um paraíso,/ Essa Fortaleza construída pela própria Natureza/ Contra a infecção [...]”. Mas, entre 1540 e 1800, a expectativa de vida ao nascimento na Inglaterra era, em média, de míseros 37 anos; no caso de Londres, esse número ficava na casa dos 20. Aproximadamente uma em cada cinco crianças inglesas morria no primeiro ano de vida; em Londres, quase uma em cada três. O próprio Henrique V tornou-se rei aos 26 e morreu de disenteria aos 35 – um lembrete de que a maior parte da história, até pouco tempo atrás, foi feita por pessoas muito jovens e de vida curta.

A violência era endêmica. A guerra contra a França era quase uma situação permanente. Quando não estavam guerreando contra os franceses, os ingleses lutavam contra os galeses, os escoceses e os irlandeses. Quando não era contra os celtas, lutavam entre si, em uma sucessão de guerras pelo controle da coroa. O pai de Henrique V chegara ao trono por meio da violência; seu filho, Henrique VI, o perdeu por meios similares, com a irrupção da Guerra das Rosas, que viu quatro reis perderem o trono e 40 nobres adultos morrerem em batalha ou decapitados. Entre 1330 e 1479, um quarto das mortes na aristocracia inglesa foi violento. E, nas camadas populares, os homicídios eram lugar-comum. Segundo dados do século XIV, a taxa de homicídio anual em Oxford era de mais de 100 a cada 100 mil habitantes. Londres era um pouco mais segura, com uma taxa de cerca de 50 a cada 100 mil habitantes. Hoje, as piores taxas de assassinato em todo o mundo são na África do Sul (69 a cada 100 mil), na Colômbia (53) e na Jamaica (34). Até mesmo Detroit, em sua pior fase (durante os anos 1980), tinha uma taxa de apenas 45 a cada 100 mil.⁶

De fato, a vida inglesa nesse período era, conforme o pensador político Thomas Hobbes mais tarde observou (a respeito daquilo que ele chamou de “estado de natureza”), “solitária, pobre, cruel, brutal e breve”. Até mesmo para uma próspera família de Norfolk, como os Paston, havia pouca segurança. A mulher de John Paston, Margaret, foi expulsa de casa quando tentou defender o direito legítimo da família à mansão de Gresham, ocupada pelo herdeiro do dono anterior. O castelo de Caister fora deixado aos Paston pelo *Sir* John Fastolf, mas foi tomado pelo duque de Norfolk logo após a morte de John Paston e permaneceu em seu poder por longos 17 anos.⁷ E a Inglaterra estava entre os países mais prósperos e menos violentos da Europa. A vida era ainda mais curta, brutal e cruel na França, e ficava cada vez pior quanto mais se adentrava a Europa. Mesmo no começo do século XVIII os franceses tinham, em média, um consumo diário de 1660 calorias, pouco acima do mínimo requerido para sobreviver, e metade da média atual no Ocidente. Antes da Revolução, a estatura média dos homens franceses era de apenas 1,64 metro.⁸ E em todos os países continentais dos quais temos dados disponíveis com relação ao período medieval, os índices de homicídio eram mais altos que na Inglaterra, sendo os piores registrados na Itália, uma terra tão famosa por seus assassinos quanto por seus artistas.

Às vezes argumenta-se que a própria crueldade da Europa Ocidental era uma espécie de vantagem velada. Considerando que as altas taxas de mortalidade eram comuns especialmente entre os pobres, talvez estas, de alguma forma, ajudassem os ricos a ficarem mais ricos. Certamente, uma consequência da peste negra foi aumentar a renda *per capita* europeia; os que sobreviveram recebiam salários mais altos, tamanha era a escassez da mão de obra. Também é verdade que os filhos dos ricos na Inglaterra tinham muito mais probabilidade de chegar à vida adulta do que os dos pobres.⁹ Mas parece improvável que essas peculiaridades da demografia europeia expliquem a grande divergência entre o Ocidente e o Oriente. Há países no mundo atualmente em que a vida é quase tão miserável quanto foi na Inglaterra medieval, onde a pestilência, a fome, a guerra e o assassinato garantem que a expectativa de vida se mantenha deploravelmente baixa, onde só os ricos vivem muito. O Afeganistão, o Haiti e a Somália mostram poucos sinais de se beneficiar dessas condições. Conforme veremos, a Europa deu um salto em direção à prosperidade e ao poder apesar da morte, e não por causa dela.

É importante que os estudiosos e leitores atuais se lembrem de como costumava ser a morte. “O triunfo da morte”, a obra-prima visionária do artista flamengo Pieter Bruegel, o Velho (c. 1525-69), obviamente não é uma obra realista, mas com certeza Bruegel não precisou confiar apenas em sua imaginação para retratar uma cena de destruição e morte de revirar o estômago. Em uma terra governada por um exército de esqueletos, um rei jaz moribundo, seu tesouro perdido, ao passo que um cachorro mordisca um cadáver. No fundo, vemos dois homens pendurados em forcas, quatro homens atados a rodas com os ossos esmagados, e um quinto prestes a ser decapitado. Exércitos em conflito, casas queimadas, barcos afundados. Em primeiro plano, homens e mulheres, jovens e velhos, soldados e civis, todos são conduzidos tumultuosamente por um túnel estreito. Ninguém é poupado. Até mesmo o trovador cantando para sua amante está certamente condenado. O próprio artista morreu com pouco mais de 40 anos, um homem mais jovem que este autor.

Um século mais tarde, o artista italiano Salvator Rosa pintou talvez o mais tocante de todos os *memento mori*, intitulado simplesmente “L’umana fragilità” (“A fragilidade humana”). Foi inspirado na praga que varreu sua Nápoles natal em 1655, cobrando a vida de seu filho recém-nascido, Rosalvo, e levando também o irmão, a irmã, o cunhado e cinco de seus sobrinhos. Arre-

ganhando horrivelmente os dentes, o anjo da morte paira na escuridão atrás da esposa de Rosa para reivindicar seu filho, enquanto ele faz sua primeira tentativa de escrever. O ânimo do artista de coração partido é imortalizado em apenas oito palavras latinas gravadas na tela:

Conceptio culpa

Nasci pena

Labor vita

Necesse mori

“A concepção é um pecado, o nascimento é dor, a vida é trabalho, a morte é inevitável.” Poderia haver descrição mais sucinta para a vida na Europa daquela época?

O eunuco e o unicórnio

Como podemos entender essa preeminência do Oriente? Para começar, a agricultura asiática era consideravelmente mais produtiva que a europeia. Na Ásia Oriental, um acre de terra era suficiente para sustentar uma família, tamanha era a eficiência do cultivo do arroz, ao passo que, na Inglaterra, o número médio estava mais próximo de 20 acres. Isso ajuda a explicar por que a Ásia Oriental já era mais populosa que a Europa Ocidental. O sistema oriental de cultivo de arroz, mais sofisticado, tinha capacidade para alimentar muito mais bocas. Sem dúvida, o poeta Zhou Shixiu, da dinastia Ming, via a vida no campo através de lentes cor-de-rosa; de qualquer modo, a imagem aqui é de uma população rural satisfeita:

No caminho escuro, avistam-se portas humildes; um beco sinuoso conduz ao interior. Aqui, dez famílias [...] vivem lado a lado há gerações. De onde quer que se observe, a fumaça da lareira delas se mistura; da mesma maneira, em sua rotina, as pessoas cooperam umas com as outras. O filho de um homem dirige a casa a oeste, ao passo que a filha de outro é a esposa do vizinho ocidental. Um vento frio de outono sopra no santuário do deus do solo; leitões e saquê são oferecidos ao Ancestral dos Campos, a quem o velho xamã queima papel-moeda, enquanto garotos batucam em um tambor de bronze. A névoa envolve em silêncio o jar-

dim de cana-de-açúcar, e a garoa fina cai sobre os campos de inhame-branco, enquanto as pessoas voltam para casa após as cerimônias, esparramam esteiras e conversam, meio ébrias [...].¹⁰

Mas tais cenas de êxtase bucólico só contam uma parte da história. As gerações posteriores de ocidentais costumavam pensar na China imperial como uma sociedade estática, alérgica à inovação. Em *Confucionismo e taoísmo* (1915), o sociólogo alemão Max Weber definiu o racionalismo confuciano como um “ajuste racional ao mundo”, em oposição ao conceito ocidental de “domínio racional do mundo”. Essa era uma visão amplamente endossada pelo filósofo chinês Feng Youlan em seu *História da filosofia chinesa* (1934), bem como por Joseph Needham, pesquisador de Cambridge, em sua história em vários volumes da *Ciência e civilização na China*. Tais explicações culturais – sempre atraentes para aqueles, como Feng e Needham, que simpatizaram com o regime maoista após 1949 – são difíceis de conciliar com os indícios de que, muito antes da era Ming, a civilização chinesa tentara sistematicamente dominar o mundo por meio da inovação tecnológica.

Não sabemos ao certo quem criou o primeiro relógio d’água. Podem ter sido os egípcios, os babilônios ou os chineses. Mas em 1086 Su Song incluiu um escape – dispositivo que controla a rotação das engrenagens – para criar o primeiro relógio mecânico do mundo, um complicado aparelho de 12 metros de altura que não só marcava a hora como também mapeava os movimentos do Sol, da Lua e dos planetas. Marco Polo viu um campanário operado por um desses relógios quando visitou Dadu, no norte da China, não muito depois da construção da torre em 1272. Não havia nada tão preciso na Inglaterra até um século mais tarde, quando foram construídos os primeiros relógios astronômicos para as catedrais de Norwich, St. Albans e Salisbury.

A imprensa de tipos móveis é tradicionalmente creditada à Alemanha quatrocentista. Na verdade, foi inventada na China, no século XI. O papel também se originou na China, muito antes de ter sido introduzido no Ocidente. E também o papel-moeda, o papel de parede e o papel higiênico.¹¹

Muitas vezes se afirma que Jethro Tull, o pioneiro agrícola inglês, descobriu a semeadeira em 1701. Na verdade, esta foi inventada na China 2 mil anos antes. O arado de Rotherham, que, com sua aiveca curva de ferro, foi uma ferramenta essencial na Revolução Agrícola inglesa do século XVIII, foi mais uma inovação antecipada pelos chineses.¹² O *Tratado sobre agricul-*

tura, escrito por Wang Zhen em 1313, estava cheio de implementos então desconhecidos no Ocidente.¹³ A Revolução Industrial também foi prefigurada na China. O primeiro alto-forno para fundição de minério de ferro não foi construído em Coalbrookdale em 1709 e sim na China antes de 200 a.C. A mais antiga ponte suspensa de ferro em todo o mundo não é britânica, e sim chinesa; datando de 65 d.C., seus restos ainda podem ser vistos perto de Ching-tung, na província de Yunnan.¹⁴ Mesmo em 1788, os níveis de produção de ferro na Grã-Bretanha ainda eram mais baixos que os da China em 1078. Foram os chineses que revolucionaram pela primeira vez a produção têxtil, com inovações como a roda de fiar e a bobina para enrolar fios de seda, exportadas para a Itália no século XIII.¹⁵ E está longe de ser verdade que os chineses usaram sua invenção mais famosa, a pólvora, unicamente para os fogos de artifício. O livro *Huolongjing*, de Jiao Yu e Liu Ji, publicado no fim do século XIV, descreve minas terrestres e marítimas, foguetes e balas de canhão, todos ociosos e cheios de explosivos.

Outras inovações chinesas incluem o inseticida químico, o carretel de pesca, fósforos, a bússola magnética, cartas de baralho, a escova de dentes e o carrinho de mão. Todos sabem que o golfe foi inventado na Escócia. Mas os registros do mercado de Dong Xuan, da dinastia Song (960-1279), descrevem um jogo chamado *chuiwan*. Era jogado com dez tacos, incluindo um *cuanbang*, um *pubang* e um *shaobang*, que são mais ou menos análogos a nosso madeira 1, madeira 2 e madeira 3. Os tacos eram incrustados com jade e ouro, indicando que o golfe, assim como hoje, era um jogo para as elites.

E isso não é tudo. Quando um novo século se iniciou, em 1400, a China estava determinada a fazer outro avanço tecnológico, um que tinha o potencial de tornar o imperador Yongle o mestre não só do Reino do Meio, mas do mundo inteiro – literalmente, “de tudo sob o céu”.

Em Nanquim, hoje, podemos ver uma réplica em tamanho real do navio do tesouro do almirante Zheng He, o navegador mais famoso da história chinesa. Tem 120 metros de altura – quase cinco vezes o tamanho do *Santa Maria*, a bordo do qual Cristóvão Colombo atravessou o Atlântico em 1492. E esta era só parte de uma frota de mais de 300 enormes veleiros transoceânicos. Com vários mastros e câmaras de flutuação separadas para evitar que eles afundassem no caso de um buraco abaixo da linha d'água, esses navios eram muito

maiores que qualquer coisa em construção na Europa quatrocentista. Com uma tripulação total de 28 mil homens, a marinha de Zheng He era mais numerosa que tudo que existiu no Ocidente até a Primeira Guerra Mundial.

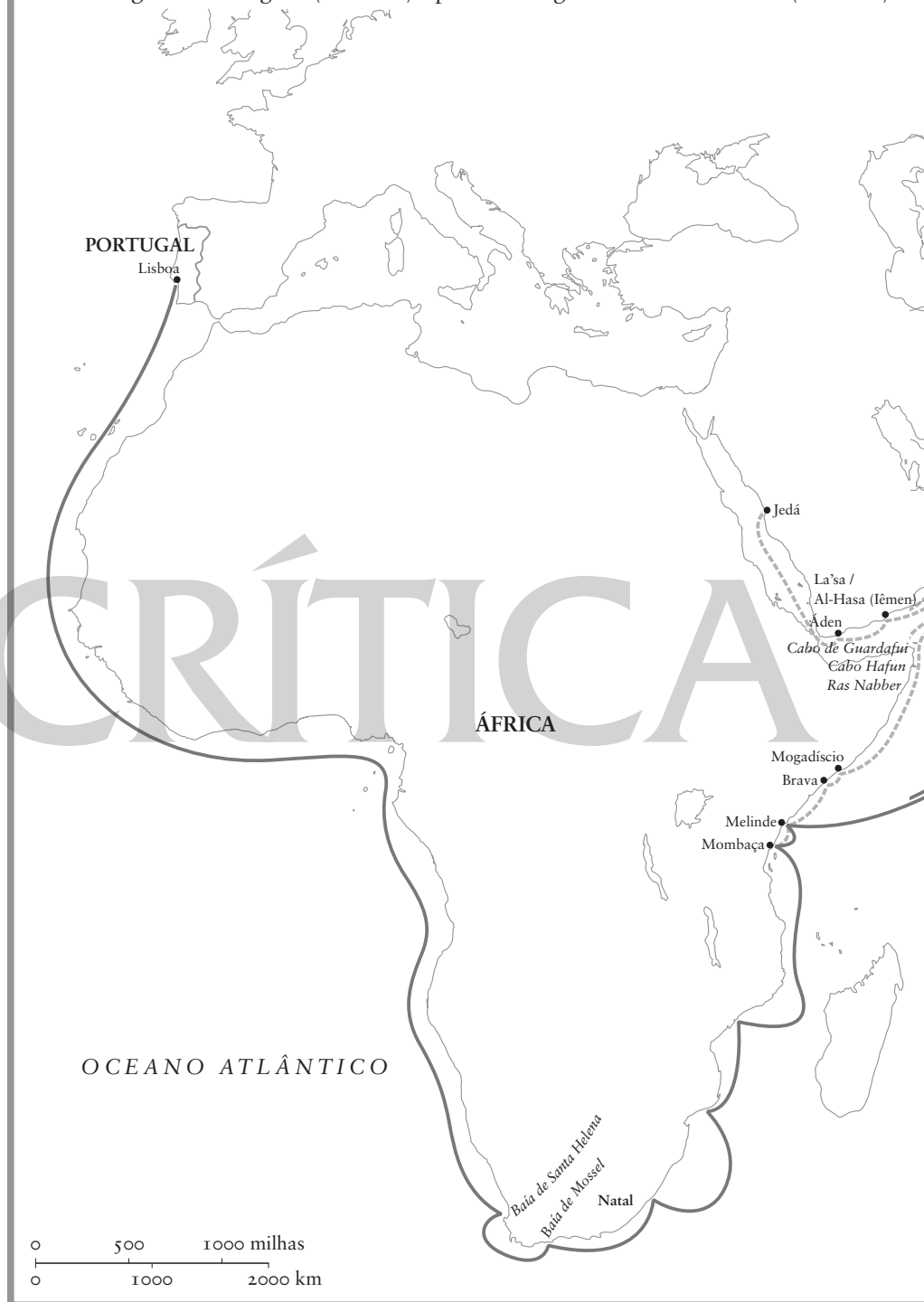
Esse capitão e comandante era um homem extraordinário. Aos 11 anos de idade, havia sido capturado no campo de batalha pelo fundador da dinastia Ming, Zhu Yuanzhang. Como era costume, o cativo foi castrado. Então, foi designado como servo de Zhu Di – o quarto filho do imperador –, o homem que se apoderaria do trono imperial sob o nome de Yongle. Em troca do serviço leal de Zheng He, Yongle lhe confiou uma tarefa que incluía explorar os oceanos do mundo.

Em uma série de seis viagens épicas entre 1405 e 1424, a frota de Zheng He esteve em toda parte.* O almirante velejou a Tailândia, Sumatra, Java e porto de Calicute (atual porto de Kozhikode, em Kerala), que um dia fora importante; a Temasek (mais tarde Singapura), Malaca e Ceilão; a Cuttack, em Orissa; a Ormuz, Áden e, subindo o mar Vermelho, até Jedá.¹⁶ Em teoria, essas viagens eram uma busca pelo predecessor de Yongle, que havia sumido misteriosamente, e pelo selo imperial que desaparecera com ele. (Yongle estava tentando se redimir por haver matado para chegar ao trono ou encobrir o fato de que havia feito isso?) Mas encontrar o imperador desaparecido não era o verdadeiro motivo.

Antes de sua última viagem, Zheng He recebeu “ordens imperiais de ir a Ormuz e a outros países, com 61 navios de diferentes tamanhos [...] e [transportar] sedas coloridas [...] [e] comprar tecidos de cânhamo”. Seus oficiais também receberam instruções de “comprar porcelana, caldeirões de ferro, presentes e munição, papel, petróleo, cera etc.”.¹⁷ Isso pode parecer indicar uma lógica comercial, e certamente os chineses tinham produtos cobiçados pelos mercadores do oceano Índico (porcelana, seda e almíscar), bem como matérias-primas que queriam trazer para a China (pimentas, pérolas, pedras

* Houve uma sétima viagem em 1430-33. Gavin Menzies afirmou que navios chineses circundaram o Cabo da Boa Esperança, subiram pela costa oeste da África até as ilhas de Cabo Verde, atravessaram o Atlântico e então prosseguiram até a Terra do Fogo e a costa da Austrália; e que um dos almirantes de Zheng He pode ter chegado à Groelândia, voltando à China pela costa norte da Sibéria e pelo Estreito de Bering. Os indícios para tais afirmações são, quando muito, circunstanciais, se não inexistentes.

Sétima viagem de Zheng He (1430-33) e primeira viagem de Vasco da Gama (1497-99)





preciosas, marfim e chifres de rinocerontes, estes últimos supostamente medicinais).¹⁸ Na verdade, entretanto, o imperador não estava primordialmente preocupado com o comércio, conforme Adam Smith mais tarde compreendeu. Nas palavras de uma inscrição da época, a frota deveria “ir até os países [bárbaros] e lhes oferecer presentes a fim de convertê-los por meio da demonstração de nosso poder [...]”. O que Yongle queria em troca desses “presentes” era que os governantes estrangeiros lhe rendessem homenagem tal como faziam os vizinhos asiáticos da China, reconhecendo, assim, sua supremacia. E quem poderia se recusar a reverenciar um imperador de posse de uma frota tão poderosa?¹⁹

Em três das viagens, navios da frota de Zheng He chegaram à costa leste da África. Eles não permaneceram por muito tempo. Enviados de cerca de 30 líderes africanos foram convidados a subir a bordo para reconhecer a “supremacia cósmica” do imperador Ming. O sultão de Malindi (no atual Quênia) enviou uma delegação com presentes exóticos, entre os quais uma girafa. Yongle recebeu pessoalmente o animal na entrada do palácio imperial, em Nanquim. A girafa foi recebida como o *qilin* (unicórnio) mítico: “um símbolo de virtude perfeita, governo perfeito e harmonia perfeita no império e no universo”.²⁰

Mas então, em 1424, essa harmonia foi quebrada. Yongle morreu, e as ambições ultramarinas da China foram enterradas com ele. As viagens de Zheng He foram suspensas imediatamente e revividas por um breve período com uma expedição final pelo oceano Índico em 1432-33. O decreto *haijin* banuiu de uma vez por todas as viagens oceânicas. A partir de 1500, qualquer pessoa na China que fosse encontrada construindo um navio com mais de dois mastros podia ser punida com a pena de morte; em 1551, passou a ser crime até mesmo ir para o mar em um desses navios.²¹ Os registros das jornadas de Zheng He foram destruídos. É quase certeza que o próprio Zheng He tenha sido jogado ao mar depois de morrer.

O que estava por trás dessa importante decisão? Foi consequência de problemas fiscais e discórdias políticas na corte imperial? Foi porque os custos da guerra em Annam (atual Vietnã) se mostraram excessivamente altos?²² Ou foi simplesmente porque os estudiosos confucianos suspeitavam das “coisas estranhas” que Zheng He havia trazido de volta consigo, em particular a girafa? Talvez nunca saibamos ao certo. Mas as consequências da reclusão da China parecem claras.

Assim como as missões do projeto Apolo à Lua, as viagens de Zheng He foram uma formidável demonstração de riqueza e sofisticação tecnológica. A chegada de um eunuco chinês à costa leste africana em 1416 foi, em muitos aspectos, um feito comparável à chegada de um astronauta norte-americano à Lua em 1969. Mas, ao suspender abruptamente a exploração oceânica, os sucessores de Yongle afirmaram que as vantagens econômicas dessa conquista eram irrisórias.

Mas o mesmo não podia ser dito das viagens que estavam prestes a ser feitas por um velejador muito diferente, partindo de um diminuto reino europeu do outro lado do continente eurasiático.

A corrida por especiarias

Foi no castelo de São Jorge, no alto das colinas sobre o porto ventoso de Lisboa, que o recém-coroadado rei português, Manuel, colocou Vasco da Gama no comando de quatro pequenos navios com uma grande missão. Juntas, as quatro embarcações caberiam facilmente dentro do navio de Zheng He. A tripulação era, ao todo, de apenas 170 homens. Mas sua missão – “fazer descobertas e sair em busca de especiarias” – tinha o potencial de fazer o mundo inteiro pender para oeste.

As especiarias em questão eram canela, cravo, macis e noz-moscada, que os europeus não conseguiam cultivar por conta própria, mas desejavam obter para melhorar o sabor de seus alimentos. Durante séculos, a rota das especiarias correria do oceano Índico ao mar Vermelho, ou também por terra, atravessando a Arábia e a Anatólia. Em meados do século XV, seu lucrativo trecho final, ao chegar à Europa, estava estritamente controlado pelos turcos e pelos venezianos. Os portugueses perceberam que, se conseguissem encontrar uma rota alternativa, descendo pela costa oeste da África e contornando o cabo da Boa Esperança até o oceano Índico, esse negócio poderia ficar em suas mãos. Outro marinheiro português, Bartolomeu Dias, havia contornado o Cabo em 1488, mas sua tripulação o forçara a voltar. Nove anos depois, cabia a Vasco da Gama fazer o caminho completo.

As ordens do rei Manuel nos dizem algo de extrema importância sobre o modo como a civilização ocidental se expandiu para além-mar. Conforme veremos, o Ocidente tinha mais de uma vantagem sobre o Oriente. Mas o

pontapé inicial foi, sem dúvida, a competição acirrada que impulsionou a era das Grandes Navegações. Para os europeus, navegar em torno da África não era só uma questão de exigir homenagem simbólica para algum monarca poderoso em sua terra natal. Era questão de sair à frente dos concorrentes, tanto em termos econômicos quanto políticos. Se Vasco da Gama conseguisse, Lisboa superaria Veneza. A exploração marítima, em suma, foi a corrida espacial da Europa quatrocentista. Ou, melhor dizendo, sua corrida por especiarias.

Vasco da Gama partiu em 8 de julho de 1497. Quando, quatro meses depois, ele e seus companheiros portugueses circundaram o cabo da Boa Esperança na extremidade mais meridional da África, não se perguntaram que animais exóticos poderiam trazer de volta para seu rei. O que lhes interessava era saber se finalmente haviam logrado o que outros não conseguiram: encontrar uma nova rota para as especiarias. Eles queriam comércio, e não homenagens.

Em abril de 1498, 82 anos após a chegada de Zheng He, Vasco da Gama chegou a Malindi. Os chineses haviam deixado pouca coisa para trás, além de alguma porcelana e DNA – de 20 marinheiros chineses que, segundo consta, naufragaram perto da ilha Pate, nadaram até a costa e ali ficaram, casando-se com mulheres africanas e ensinando aos nativos os estilos chineses de trançado de cestos e produção de seda.²³ Os portugueses, por sua vez, perceberam imediatamente o potencial de Malindi como entreposto comercial. Vasco da Gama ficou particularmente entusiasmado por ter encontrado mercadores indianos por lá, e é quase certo que foi com a ajuda de um deles que conseguiu usar os ventos de monções para chegar a Calicute.

Essa avidez por comércio estava longe de ser a única diferença entre os portugueses e os chineses. Havia um traço de crueldade – de fato, de pura brutalidade – nos homens de Lisboa, que Zheng He raras vezes manifestou. Quando o rei de Calicute olhou com desconfiança para os produtos que os portugueses trouxeram de Lisboa, Vasco da Gama capturou 16 pescadores como reféns. Em sua segunda viagem à Índia, liderando 15 navios, ele bombardeou Calicute e mutilou terrivelmente a tripulação dos navios capturados. Conta-se que, em outra ocasião, ele trancou os passageiros a bordo de um navio com destino a Meca e o incendiou.

Os portugueses se dedicaram a demonstrações de violência porque sabiam que encontrariam resistência ao tentar abrir uma nova rota de especiarias. Certamente acreditavam que a melhor defesa é o ataque. Conforme Afonso de Albuquerque, o segundo governador da Índia portuguesa, infor-

mou orgulhosamente ao rei em 1513: “diante do rumor de nossa chegada, os navios [nativos] desapareceram e até os pássaros pararam de deslizar sobre a água”. Contra alguns inimigos, os canhões e as espadas eram, sem dúvida, ineficazes. A primeira expedição de metade dos homens de Vasco da Gama não sobreviveu à viagem, sobretudo porque seu capitão tentou voltar para a África contra o vento de monções. Apenas dois dos quatro navios originais conseguiram chegar a Lisboa. O próprio Vasco da Gama morreu de malária durante uma terceira viagem à Índia em 1524; seus restos foram levados de volta à Europa e atualmente estão em um belo túmulo no mosteiro de São Jerônimo (hoje igreja de Santa Maria de Belém), em Lisboa. Mas outros exploradores portugueses prosseguiram viagem até a China. Antes, os chineses conseguiam tratar com indiferença, se não com desprezo, os bárbaros distantes da Europa. Mas agora a corrida por especiarias havia posto os bárbaros nos portões do próprio Reino do Meio. E devemos lembrar que, embora os portugueses tivessem poucos produtos valiosos que interessassem aos chineses, eles levaram prata, para a qual havia uma enorme demanda na China da dinastia Ming, já que as moedas haviam substituído o papel-moeda e a mão de obra como principal forma de pagamento.

Em 1557, os portugueses chegaram a Macau, uma península no delta do rio Pérola. Uma das primeiras coisas que eles fizeram foi erguer um portão – a Porta do Cerco – com a inscrição: “Temam nossa grandeza e respeitem nossa virtude”. Em 1586, Macau era um entreposto comercial suficientemente importante para ser reconhecido como uma cidade: a Cidade do Nome de Deus na China. Foi o primeiro de muitos de tais enclaves comerciais europeus na China. Luís de Camões, autor de *Os lusíadas*, o poema épico da expansão marítima portuguesa, viveu em Macau por certo tempo, depois de ter sido exilado de Lisboa por agressão. Como um reino tão pequeno como Portugal – admirava-se o poeta –, com uma população que é menos de 1% da chinesa, pode aspirar a dominar o comércio dos impérios da Ásia, muitíssimo mais populosos? E ainda assim seus compatriotas velejaram, estabelecendo uma rede incrível de entrepostos comerciais que se estendiam como um colar global, que partia de Lisboa, contornava a costa da África, a Arábia e a Índia, atravessava o estreito de Málaca, chegava às próprias ilhas das especiarias, e de lá ia ainda mais longe, depois até mesmo de Macau. “Havia outros mundos por ser descobertos”, escreveu Camões acerca de seus conterrâneos, “eles também os encontrariam!”.²⁴

As vantagens da expansão ultramarina não passaram despercebidas para os rivais europeus de Portugal. Assim como Portugal, a Espanha havia saído na frente, tomando a iniciativa no Novo Mundo (ver Capítulo 3) e estabelecendo também um entreposto asiático nas Filipinas, de onde os espanhóis foram capazes de transportar uma enorme quantidade de prata mexicana à China.²⁵ Durante décadas depois que o Tratado de Tordesilhas (1494) dividiu o mundo entre elas, as duas potências ibéricas puderam olhar para suas conquistas imperiais com incrível autoconfiança. Mas os holandeses, rebeldes e ótimos comerciantes – e que na época estavam sob domínio espanhol –, passaram a avaliar o potencial de uma nova rota de especiarias; de fato, em meados do século XVII eles haviam superado os portugueses quanto à tonelagem e ao número de navios contornando o Cabo. Os franceses também entraram na lista.

E quanto aos ingleses, cujas ambições territoriais um dia não foram além da França e cuja única ideia econômica inovadora na Idade Média fora vender lã aos flamengos? Como poderiam ficar de fora enquanto chegavam notícias de que seus arqui-inimigos, os espanhóis e os franceses, estavam fazendo fortuna no além-mar? É claro que não tardou para que os ingleses se somassem à corrida pelo comércio ultramarino. Em 1496, John Cabot fez sua primeira tentativa de atravessar o Atlântico partindo de Bristol. Em 1553, Hugh Willoughby e Richard Chancellor partiram de Deptford à procura de uma “passagem nordeste” para a Índia. Willoughby morreu congelado na tentativa, mas Chancellor conseguiu chegar a Arcangel, e então, por via terrestre, chegou à corte de Ivan, o Terrível, em Moscou. Em seu retorno a Londres, Chancellor não tardou em empreender a Companhia de Moscúvia para estabelecer relações comerciais com a Rússia (seu nome completo era “The Mystery and Company of Merchant Adventurers for the Discovery of Regions, Dominions, Islands, and Places unknown” [O ofício e companhia de mercadores aventureiros para a descoberta de regiões, domínios, ilhas e lugares desconhecidos]). Projetos similares proliferaram com entusiástico apoio real, não só no Atlântico como também ao longo da rota das especiarias. Em meados do século XVII, o comércio da Inglaterra estava florescendo de Belfast a Boston, de Bengala às Bahamas.

O mundo estava sendo dilacerado em um frenesi de competição acirrada. Mas a questão permanece: por que os europeus parecem ter muito mais fervor comercial do que os chineses? Por que Vasco da Gama tinha tanta fome de dinheiro – fome suficiente a ponto de matar por causa disso?

Podemos encontrar a resposta observando os mapas da Europa medieval, que mostram literalmente centenas de Estados concorrentes, dos reinos da costa ocidental às muitas cidades-estados situadas entre o Báltico e o Adriático, de Lübeck a Veneza. Havia aproximadamente mil cidades na Europa do século XIV; e ainda cerca de 500 unidades mais ou menos independentes 200 anos mais tarde. Por quê? A resposta mais simples é a geografia. A China tinha três grandes rios, o Amarelo, o Yangtze e o Pérola, todos fluindo de oeste para leste.²⁶ A Europa tinha muitos rios fluindo em várias direções e uma série de cadeias montanhosas como os Alpes e os Pirineus, sem falar das densas florestas e regiões pantanosas da Alemanha e da Polônia. Talvez a China simplesmente estivesse mais exposta às investidas dos mongóis; a Europa não podia ser facilmente invadida por um bando de homens a cavalo – e, portanto, tinha menos necessidade de se unir. Não temos como saber ao certo por que a ameaça da Ásia Central se retirou da Europa após Timur. Talvez as defesas russas tenham melhorado. Talvez os cavalos mongóis preferissem a grama das estepes.

É verdade que, conforme vimos, os conflitos podiam ser devastadores na Europa – basta pensar no caos gerado pela Guerra dos Trinta Anos na Alemanha, em meados do século XVII. Pobres daqueles que viviam na fronteira entre os mais de dez Estados europeus que estiveram em guerra durante, em média, mais de dois terços do tempo entre 1550 e 1650. Em todos os anos de 1500 a 1799, a Espanha esteve em guerra contra inimigos estrangeiros durante 81% do tempo; a Inglaterra, 53%; e a França, 52%. Mas essas lutas constantes tiveram três vantagens não intencionais. Primeiro, encorajaram a inovação em tecnologia militar. Em terra, as fortificações tinham de ser mais fortes à medida que os canhões se tornavam mais poderosos e fáceis de manobrar. O destino do castelo de Tannenberg, acima de Seeheim, no sul da Alemanha, serviu como um alerta: em 1399, esta se tornou a primeira fortificação europeia a ser destruída com explosivos.

No mar, enquanto isso, os navios continuavam pequenos por boas razões. Em comparação com a galera mediterrânea, cujo desenho pouco havia mudado desde os tempos romanos, a caravela portuguesa do fim do século XV, com suas velas redondas e seus dois mastros, encontrou um equilíbrio ideal entre velocidade e potência. Era muito mais fácil de manobrar e muito mais difícil de acertar que um dos juncos gigantes de Zheng He. Em 1501, a técnica francesa de colocar filas de canhão em alas especiais em ambos os lados de um navio transformou os “homens de guerra” europeus em fortalezas flutuantes.

tes.²⁷ Se houvesse ocorrido um encontro naval entre Zheng He e Vasco da Gama, os portugueses possivelmente teriam afundado os cascos dos navios chineses, feitos de tábuas de madeira, assim como, no oceano Índico, deram cabo dos *dhows* árabes, menores, porém mais ágeis – ainda que em Tamao, em 1521, uma frota de Ming tenha de fato afundado uma caravela portuguesa.

A segunda vantagem da situação de guerra quase incessante da Europa é que os Estados rivais se tornavam cada vez melhores no que dizia respeito a levantar a verba necessária para financiar as campanhas. Medindo os impostos em gramas ou prata por cabeça, os governantes da Inglaterra e da França foram capazes de coletar muito mais que seus pares chineses durante todo o período de 1520 a 1630.²⁸ A começar pela Itália no século XIII, os europeus também passaram a experimentar métodos sem precedentes de empréstimo público, plantando as sementes dos atuais mercados de obrigações. A dívida pública era uma instituição totalmente desconhecida na China da dinastia Ming, e só foi introduzida no fim do século XIX, sob influência europeia.

Outra inovação fiscal que transformou o mundo foi a ideia holandesa de conceder direitos de monopólio comercial a empresas de capital aberto em troca de uma participação em seus lucros, e uma compreensão de que as empresas atuariam como fornecedoras de serviços navais contra as potências inimigas. A Companhia Holandesa das Índias Orientais, fundada em 1602, e sua imitação britânica epônima foram as primeiras verdadeiras corporações capitalistas, com seu patrimônio líquido dividido em ações negociáveis e pagando dividendos em moeda corrente a critério de seus diretores. Mas no Oriente não surgiu nada que lembrasse essas instituições incrivelmente dinâmicas. E, embora elas tenham aumentado a receita do reino, também diminuíram as prerrogativas reais ao criar, nos primórdios do Estado moderno, novos grupos de interesse que perdurariam até nossos dias: banqueiros, debenturistas e diretores de empresas.

Acima de tudo, décadas de conflito interno garantiram que nenhum monarca europeu jamais se tornasse forte o suficiente para ser capaz de proibir a exploração ultramarina. Mesmo quando os turcos avançaram rumo à Europa Oriental, tal como fizeram repetidas vezes nos séculos XVI e XVII, não houve nenhum imperador pan-europeu para ordenar que os portugueses suspendessem suas explorações marítimas e focassem no inimigo a leste.²⁹ Ao contrário, todos os monarcas europeus estimulavam o comércio, a conquista e a colonização como parte de sua competição uns com os outros.

A guerra religiosa foi a ruína da vida europeia por mais de um século depois que a reforma luterana varreu a Alemanha (ver Capítulo 2). Mas as batalhas sangrentas entre protestantes e católicos, bem como as perseguições periódicas e localizadas contra os judeus, também tiveram efeitos colaterais benéficos. Em 1492, os judeus foram expulsos de Castela e Aragão, sendo considerados hereges. Inicialmente, muitos deles procuraram refúgio no Império Otomano, mas uma comunidade judaica se estabeleceu em Veneza após 1509. Em 1566, com a revolta dos holandeses contra o governo espanhol e o estabelecimento das Províncias Unidas como uma república protestante, Amsterdã se tornou mais um porto de tolerância. Quando os huguenotes protestantes foram expulsos da França em 1685, eles conseguiram se restabelecer na Inglaterra, na Holanda e na Suíça.³⁰ E, é claro, o fervor religioso forneceu outro incentivo para a expansão ultramarina. O príncipe português Henrique, o Navegador, encorajou seus marinheiros a explorar a costa africana, em parte na esperança de que conseguissem encontrar o reino mítico perdido de Preste João, o santo cristão, e que este pudesse ajudar a Europa a enfrentar os turcos. Além de insistir na isenção das taxas alfandegárias indianas, Vasco da Gama teve a audácia de exigir que Calicute expulsasse todos os muçulmanos de seu reino, e travou uma campanha de pirataria contra navios muçulmanos com destino a Meca.

Em suma, a fragmentação política que caracterizou a Europa impossibilitou a criação de qualquer coisa que lembrasse remotamente o império chinês. Também incentivou os europeus a procurar oportunidades – econômicas, geopolíticas e religiosas – em terras distantes. Você poderia dizer que se tratou de dividir e governar – exceto que, paradoxalmente, foi dividindo a si mesmos que os europeus conseguiram governar o mundo. Na Europa, o pequeno era belo porque significava competição – e competição não só entre Estados, mas também no interior destes.

Oficialmente, Henrique V era rei da Inglaterra, de Gales e até da França, a qual reivindicava. Mas, na prática, na Inglaterra rural, o verdadeiro poder estava nas mãos da grande nobreza, os descendentes dos homens que haviam imposto a Carta Magna sobre o rei João, bem como milhares de nobres proprietários de terras e inumeráveis corporações, eclesiásticas e laicas. A Igreja só ficou sob controle real depois do reinado de Henrique VIII. As cidades eram, com frequência, autogovernadas. E, o que é crucial, o mais importante centro comercial do país era quase completamente autônomo. A Europa não era só feita de Estados, como também de estratos: aristocratas, clérigos e cidadãos.