

A MARINHA MERCANTE E O DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO DAS NAÇÕES

ÍTALO FERREIRA SANTOS*
Praticante de Oficial de Máquinas

PABLO NASCIMENTO DOS SANTOS*
Praticante de Oficial de Máquinas

PAULO ROBERTO BATISTA PINTO**
Engenheiro

SUMÁRIO

Introdução
A Marinha Mercante na Antiguidade
A Marinha Mercante no Período Romano
A Marinha Mercante na Idade Média
A Marinha Mercante na Idade Moderna
Colonização das Américas
Revolução Industrial
As Guerras Mundiais
Dias Atuais
Considerações Finais

INTRODUÇÃO

Desde os primórdios da fixação humana, as trocas exerceram um papel essencial para as transformações sociais. A humanidade não teria se desenvolvido como a entendemos se não fosse pelos comerciantes que, além de mercadorias,

transportavam informações e tecnologias pelo mundo. O advento da navegação, inicialmente desenvolvida apenas para o deslocamento humano, tornaria possível o comércio por via marítima, menos custoso e com maior alcance e capacidade, apesar dos diversos riscos e das condições extremas a que a tripulação era subme-

* Formados pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga).

** Professor do Magistério Superior Federal, lotado no Ciaga. Mestre em Metrologia e Qualidade. Engenheiro Eletricista e de Segurança do Trabalho.

tida, e a Marinha Mercante permitiu o florescer e a ruína de diversas civilizações ao longo da história.

A MARINHA MERCANTE NA ANTIGUIDADE

Os Fenícios

Habitantes de regiões litorâneas dos atuais Líbano, Síria e Israel, os fenícios foram a primeira expressão de uma sociedade baseada no comércio marítimo, que permitiu criar um império comercial e militar que se estendeu por toda a bacia do Mediterrâneo.



Figura 1 – O território fenício e suas rotas comerciais
Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Fenícia>

Seu apogeu foi no período de 1200 a 800 a.C., quando suas rotas comerciais se estendiam do Oriente Próximo ao Chifre da África, gerando lucros com as vendas de madeira, vidro, escravos e a púrpura de Tiro, um produto de exclusividade fenícia muito apreciado pela elite grega para tingir suas roupas.

Suas navegações eram realizadas por galés, navios movidos a velas e remos, e a eles também é atribuída a invenção dos birremes, navios com duas fileiras de remos considerados os melhores da Antiguidade. Também foram os primeiros a fazer uso

extensivo do alfabeto enquanto Estado, devido às atividades comerciais e às cobranças de impostos. Graças a sua intensa atividade comercial marítima, tal alfabeto foi transferido para os gregos, etruscos e, posteriormente, romanos e aperfeiçoado por eles, espalhando-se por toda a Europa.

Os fenícios realizaram diversas expedições comerciais ao longo da costa da África, estabelecendo vários entrepostos comerciais e colônias, impactando, assim, diretamente o desenvolvimento das civilizações locais. A mais relevante de todas foi Cartago, na atual Tunísia, que seguiria seu legado comercial após a fenícia entrar em declínio.

Os Gregos

Os gregos formaram uma das civilizações mais significativas para o desenvolvimento do comércio marítimo. Sua colonização, na Antiguidade, começou cedo, durante o período de cerca de 900 a 700 a.C. O alfabeto grego, inspirado

na escrita dos comerciantes fenícios, foi desenvolvido e difundido nesse momento. A região da atual Grécia é cercada por mares, o que favoreceu o desempenho de importante papel para a sociedade grega no âmbito comercial.

Os gregos realizaram diversas expedições marítimas com seus trirremes, em busca de novos produtos e terras para colonizar, o que os levou a estabelecer várias colônias ao longo do Mar Mediterrâneo, que serviam como enclaves comerciais para exploração de recursos nativos e de onde partiriam diversas rotas comerciais

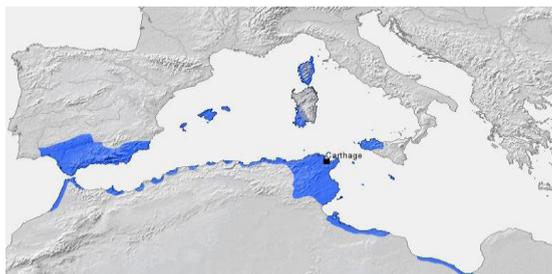


Figura 3 – O Império cartaginês
 Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Guerras_Púnicas

comerciais pelo Mediterrâneo ocidental, necessárias para sustentar a estabilidade socioeconômica cartaginesa, dependente dos recursos que obtinha de outras regiões.

Das famosas expedições de reconhecimento e colonização que Cartago realizou, a mais significativa foi a de Hanão, “O Navegador”. Acredita-se que o almirante navegou ao longo da costa atlântica da África ocidental e atingiu a zona equatorial africana, porém estipulou-se que possa ter ido além e até mesmo circum-navegado a África, sendo a ele creditada a primeira descrição das selvas tropicais e do gorila.

Competição por mercados com os gregos e romanos

Devido ao expansionismo cartaginês, sua zona de influência logo conflitou com outras potências comerciais da região, como os gregos, na Ilha da Sicília, que frequentemente entravam em conflito por territórios e pelo monopólio de determinados produtos. As duas potências coexistiram, apesar das frequentes colisões, e o domínio comercial de Cartago sobre o Mar Mediterrâneo enfrentaria verdadeira ameaça na crescente influência da República Romana. Os romanos, inicialmente uma civilização militarista terrestre, iniciariam sua participação no comércio marítimo devido à importação

de grãos provenientes da Sicília e à ambição de seus patricios, que controlavam a política por meio do Senado romano e aspiravam ao controle sobre as ilhas e rotas comerciais ao redor da atual Itália.

A competição comercial pela Sicília evoluiu para o conflito bélico entre Roma (que venceu os gregos) e Cartago, nas chamadas Guerras Púnicas. Cartago possuía a vantagem no mar com seus poderosos navios e inicialmente foi capaz de impor um bloqueio econômico aos romanos, influenciando no dia a dia do cidadão comum, sendo este um dos primeiros embargos marítimos de grande impacto.

Apesar disso, Cartago era muito dependente de tropas mercenárias que pagava com seu alto lucro comercial, enquanto os romanos tinham a superioridade terrestre com suas legiões leais ao Senado e seus generais. Na primeira guerra, focada na Sicília, Cartago foi derrotada após um esforço significativo da nobreza romana, que nos últimos momentos investiu com os próprios recursos para construção de mais navios de guerra, evidenciando a necessidade de proteção do comércio marítimo. Após as vitórias nos dois próximos conflitos, Cartago seria destruída e Roma se tornaria a incontestável potência comercial do Mediterrâneo ocidental.

A MARINHA MERCANTE NO PERÍODO ROMANO

O papel do comércio marítimo na sociedade romana e o desenvolvimento náutico e científico da Antiguidade Clássica

Os romanos iniciaram sua participação no comércio marítimo tardiamente, após subjugarem os gregos e os carta-

gineses, mas rapidamente absorveriam e aperfeiçoariam os métodos e as rotas desenvolvidos pelos povos antecessores. Para o transporte de mercadorias, os romanos utilizavam barcos a vela de casco redondo e com a proa e a popa encurvados. À medida que a nobreza se tornava dependente da riqueza obtida pelo comércio marítimo, surgiram diversas obras de infraestrutura nos portos, como faróis, quebra-mares e armazéns, todas visando aumentar a confiabilidade do modal marítimo, e o domínio romano se expandiu, aumentando-se as possibilidades de comércio entre as províncias, trocando entre si diversas mercadorias, como cereais, azeite e outros produtos alimentares, escravos, minérios, objetos metálicos manufaturados, fibras, têxteis, madeira, cerâmica, vidro, mármore, papiro, especiarias, ervas medicinais, marfim, pérolas e gemas. Outra mercadoria de primeira importância era o vinho, pois, apesar de a maior parte das províncias produzirem vinho, havia procura por variedades só produzidas em regiões

específicas. Volumosas mercadorias de baixo valor, como grãos e materiais de construção, eram negociadas apenas por rotas marítimas, uma vez que o custo de transporte pelo mar era 60 vezes menor do que por terra.

No início do século I, o comércio começou a se expandir para além das fronteiras europeias, chegando até regiões distantes, como China e Índia, destacando-se a província do Egito, que possuía importantes portos no Mar Vermelho, que faziam a ligação entre o Império Romano e os comerciantes da Índia. Além disso, a província do Egito mantinha um fluxo constante de cereais para fazer pão partindo para a Itália, país dependente da produção egípcia para manter alimentada sua grande população. Devido ao seu protagonismo na atividade marítima, tal província se tornaria uma das mais ricas e prósperas do período imperial.

No seu apogeu, a civilização romana conseguia construir navios de guerra e de comércio cujos tamanho e tecnologia foram sem iguais até o século XVI. Os

marinheiros romanos navegavam nas águas do Mediterrâneo, do Mar Vermelho, do Oceano Índico e até mesmo nas costas atlânticas da França, da Inglaterra e da África. Eles tinham conhecimentos avançados sobre navegação e navegavam com a ajuda de registros náuticos, da observação de marcos terrestres e da posição de corpos celestes (instrumentos de navegação, como a bússola, apesar de esta já ser usada na China desde o século II a.C., não apareceriam na Europa antes do século XIV d.C.).

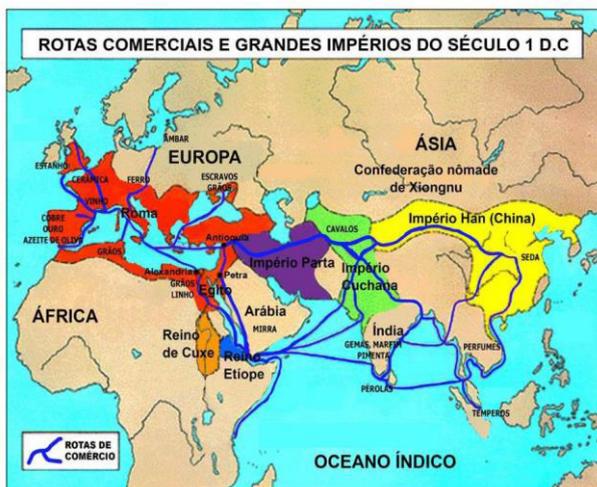


Figura 4 – Rotas comerciais da Antiguidade

Fonte: <https://apaixonadosporhistoria.com.br/artigo/287/roma-e-o-comercio-com-a-arabia-e-os-imperios-da-asia>

O comércio intermodal

Um grande diferencial entre os romanos e as civilizações anteriores foi a capacidade romana de interligar o comércio marítimo às rotas terrestres, pois diferentemente dos gregos, que desenvolveram cidades majoritariamente na costa, devido ao comércio, os romanos criaram sofisticados métodos de transporte por via terrestre, que permitiram a construção de grandes centros urbanos no interior.

O modal terrestre fazia uso do sistema de estradas romanas, em que os impostos pagos pela população incluíam o fornecimento de pessoal, animais e veículos para o trajeto. Ao longo das estradas, a cada sete a doze milhas, havia postos de muda para troca de animais e descanso, que com o tempo tendiam a

se tornar centros de comércio. As mansões eram postos de troca cuja gestão era concessionada pela burocracia imperial. O pessoal de suporte desses locais incluía carroceiros, ferreiros, um veterinário e funcionários de correios, além de alguns

legionários para segurança. A distância entre as mansões era determinada pela distância que as carroças percorriam num dia, a aproximadamente 6,5 km por hora. Assim, a velocidade de comunicação era avaliada pelo tempo que um mensageiro demorava para viajar de um lugar a outro – entre Roma e Mogonciaco, na Germânia Superior, por exemplo, era de nove dias. Além das mansões, havia estalagens onde se podia pernoitar e serviam-se comida e bebida. Um sistema de patrulhas e postos militares ao longo das estradas garantiria o

florescimento do comércio no interior do Império – um jarro cheio de especiarias produzido na Índia podia seguramente viajar até Paris, na província da Gália, por exemplo.

A pirataria no Mediterrâneo e os impactos sociais da interligação comercial neste mar

Os barcos comerciais romanos não teriam chances contra a atividade pirata se não fosse pela Marinha romana, que inicialmente operava trirremes herdados dos antigos gregos e, depois, passaria a utilizar a liburna, embarcação adaptada dos piratas da Liburnia, um povo que pilhava as rotas comerciais do Mar Adriático e foi destruído pelos romanos.

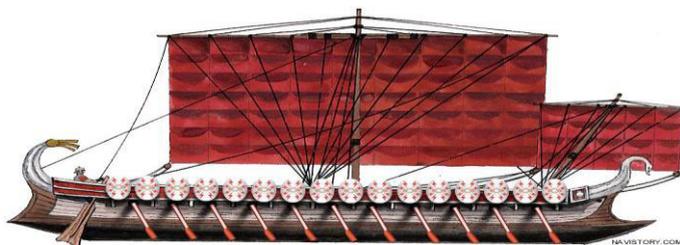


Figura 5 – A liburna romana

Fonte: <https://naval-encyclopedia.com/antique-ships/roman-ships.php/industrial-era/industrial-era/the-crimean-war>

O registro mais famoso acerca da pirataria é sobre os piratas cilicianos, que se baseavam nos portos rochosos e de difícil acesso do sudeste da Anatólia, atual Turquia. Eles atuavam vendendo escravos para os romanos, mas frequentemente atacavam os navios comerciais e causavam conflitos com a frota romana do Oriente. O problema com a pirataria se tornou grande a ponto de o Senado enviar o General Marco Antônio para conquistar a Cilícia por volta do ano 103 a.C. Algumas décadas depois, quando o Império dominava toda

a costa do Mediterrâneo, chamando-o de “Mare Nostrum”, o problema ressurgiria de tal forma que foi necessário ao famoso General Pompeu “Magno” usar 270 embarcações e 120 mil homens para acabar com a pirataria. Sua campanha foi um êxito total: em três meses capturou 846 embarcações, destruiu 120 bases, matou 10 mil piratas e aprisionou 20 mil. Pompeu ficou conhecido pelo epíteto de “Pacificador dos Mares”, e, graças a suas ações, o comércio marítimo vivenciou plena segurança até o final do Império.

A completa ligação das províncias e a segurança fornecida pelo Estado levaram a uma elevação geral da qualidade de vida de toda a população da época, além de um aumento populacional, graças à importação de alimentos das regiões mais férteis para os centros urbanos. A nobreza enriquecia e, com sua riqueza, podia comprar produtos de todo o mundo conhecido. Além disso, a facilidade para trocas de informações levou a um amplo desenvolvimento científico e cultural, com o aperfeiçoamento e a disseminação do alfabeto, da matemática e de outros assuntos relevantes para toda a Europa.

As pragas causadas pela Marinha Mercante

Devido ao comércio marítimo com o Oriente e o norte da Europa, o Império foi vítima de diversas epidemias, que causaram danos irreversíveis à população e à mão de obra disponível. Entre as mais famosas estão a peste antonina, que

se acredita ter se originado na China e chegou ao Império devido ao comércio, causando a morte de 5 milhões de pessoas no século II d.C., e a praga de cipriano, que se alastrou a partir da famosa província do Egito no século III d.C., chegando a matar 5 mil pessoas por dia apenas em Roma. Tais tragédias são consideradas alguns dos principais fatores causadores do declínio romano e a principal consequência negativa da dependência do comércio marítimo.

A MARINHA MERCANTE NA IDADE MÉDIA

A crise do Império e a interrupção do comércio marítimo

As epidemias são consideradas alguns dos principais fatores causadores do declínio romano e a principal consequência negativa da dependência do comércio marítimo

No século V d.C., as crises que ocorriam no Império Romano desde o século III d.C. levariam ao colapso do sistema político e financeiro da sociedade, com a alta inflação e a incapacidade de o Estado romano realisar a manutenção das estradas e da

infraestrutura dos portos, levando a um acentuado declínio da atividade marítima no Mar Mediterrâneo e acarretando uma ampla diminuição da qualidade de vida das populações locais.

A divisão do Império e a migração de diversos povos germânicos para dentro do território romano causariam uma interrupção total da atividade comercial na parte ocidental do Império. Além disso, devido à dependência alimentar que diversas regiões possuíam em relação a outras regiões distantes, a população da Europa

Ocidental começou a diminuir significativamente, só alcançando o mesmo número de habitantes séculos depois.

O Império Romano do Oriente e Constantinopla

Apesar da destruição da entidade política romana na Europa Ocidental, ainda permaneceu o Império Romano do Oriente, hoje chamado de Império Bizantino, baseado na cidade de Constantinopla, atual Istambul, construída no ano 330 d.C. pelo imperador Constantino, onde se localizava a antiga cidade grega de Bizâncio, protegida por um duplo cinturão de muralhas. Seu centro era constituído por grandes e majestosos edifícios públicos, como o Palácio Imperial, o Hipódromo, o Senado e a Igreja de Santa Sofia (ainda existente hoje). Suas grandes riquezas atraíam mercadores e viajantes do mundo inteiro, que ficavam fascinados pelo luxo e pelo esplendor de seus palácios e igrejas. Situada no Estreito de Bósforo (que separa a Ásia da Europa), passou a controlar as rotas comerciais marítimas e terrestres entre os dois continentes. Graças a sua infraestrutura portuária, enriqueceu com a cobrança de impostos das diversas rotas comerciais que passavam em seu território – de maneira geral, as importações e exportações eram taxadas uniformemente a 10 por cento.

O traçado preciso das rotas foi sendo alterado ao longo dos séculos devido às guerras e a situação política. Com mais de meio milhão de habitantes no século V e cerca de 1 milhão de habitantes em meados do século XI, foi a cidade mais rica e populosa do mundo na Idade Média. No seu auge, comandava diversas rotas comerciais marítimas de outras cidades importantes do Império, como Alexandria, no atual Egito, e Trabizonda, na



Figura 6 – A cidade de Constantinopla
Fonte: <https://conhecimentocientifico.com/constantinopla/>

atual Turquia. Devido a toda sua riqueza, Constantinopla foi alvo de diversos cercos e ataques de pirataria por povos rivais, entre eles os califados árabes, os russos de Kiev e as repúblicas mercantes da Itália (Gênova e Veneza).

A Rota da Seda

A Rota da Seda constituía-se em uma série de ligações marítimas e terrestres entre Ocidente e Oriente que existiram durante toda a Idade Média, sendo, em parte, reconstruídas atualmente pela China. No início, a rota ligava a cidade de Chang'na, na China, a Antióquia, na Ásia Menor, porém sua influência foi aumentando, chegando até a Coreia e o Japão, formando assim a maior rede comercial da época, em uma escala de grandeza similar a rotas do mundo moderno. A Rota da Seda se dividia em duas: uma pelo norte e uma pelo sul. A do norte, majoritariamente terrestre, percorria todo o caminho do norte da China, atravessando a Ásia Central até chegar aos portos romanos (ou bizantinos) da Crimeia, onde se realizava o embarque para Constantinopla, que exportava o produto

para outras partes da Europa. A rota do sul passava pela Mesopotâmia e se dividia em duas: uma para o Egito e a África, e a outra para a Anatólia (território romano da atual Turquia), onde era mais uma vez monopolizada por Constantinopla e sua Marinha Mercante. Cabe destacar que a cidade italiana de Veneza era a principal compradora da seda bizantina e a vendia ainda mais cara pela Europa.

Inicialmente, os chineses eram os únicos a fabricar a seda a partir da fibra branca dos casulos dos bichos-da-seda e mantinham o processo de fabricação como segredo de estado, que só seria descoberto posteriormente pelos bizantinos. A seda era tão importante que o Estado bizantino a utilizava como forma de pagamento e como ferramenta diplomática, tornando-se um monopólio imperial processado apenas em fábricas, com autorização do Estado, e distribuído somente por mercadores autorizados. Nesse contexto, evidencia-se que, graças ao comércio marítimo, um produto produzido do outro lado do continente euroasiático exercia impactos nas relações políticas e diplomáticas do Ocidente.

O bloqueio comercial árabe no Mediterrâneo e a pirataria

No século VII, os povos islâmicos da Península Arábica invadiram o Império Romano do Oriente e conquistaram todo o norte da África e o Oriente Próximo. A perda da fértil província do Egito gerou uma crise de fome em Constantinopla, que parou de receber os navios lotados de grãos que partiam de Alexandria. Além disso, também foi perdido o acesso ao Mar Vermelho, de onde partiam as rotas marítimas para a Índia, privando o Império e o resto da Europa de uma grande quantidade de especiarias e demais produtos asiáticos.

Não obstante, os árabes rapidamente se tornariam habilidosos navegadores e, assim, uma ameaça ao comércio marítimo dos reinos cristãos pelo Mar Mediterrâneo. Tal problema levou a um novo aumento nos investimentos em defesa marítima, com destaque para o Império Bizantino, que travou diversas batalhas navais com os árabes pelas ilhas do Mediterrâneo. O investimento bizantino na sua frota foi tão grande que, por volta do século VIII, foi inventado o fogo grego, uma espécie de líquido inflamável que era utilizado para incendiar as embarcações inimigas. Tal tecnologia era tão bem guardada pelos alquimistas romanos que o segredo de sua fabricação segue oculto até os dias atuais. Mas, apesar disso, a pirataria árabe obteve sucesso em fechar o Mar Mediterrâneo para o comércio cristão, principalmente na parte ocidental, fora do alcance bizantino e onde os piratas podiam saquear quase de maneira impune. Conseqüentemente, na Europa Ocidental houve uma ampla estagnação cultural e tecnológica do século VII até o século XI, uma vez que não havia mais a Marinha Mercante levando produtos e informações entre as regiões afastadas, fator que foi essencial para o desenvolvimento das sociedades nos séculos anteriores, evidenciando-se que o termo “Idade das Trevas”, utilizado para se referir ao período, em parte tem relação com a Marinha Mercante.

A ligação do comércio marítimo árabe com o Extremo Oriente e a era de ouro do Califado

Os árabes são o conjunto de tribos que inicialmente habitavam a Península Arábica e conquistaram militarmente outras regiões, com a ascensão da religião islâmica no século VII. No seu auge territorial, os povos árabes dominavam todo o Oriente

Médio, partes da Ásia Central, partes da Índia, o norte da África e até a Península Ibérica, na Europa.

Apesar da agressividade muçumana em relação aos estados cristãos, os árabes foram majoritariamente civilizados em seus assuntos domésticos e apresentavam forte interesse em assimilar conhecimento científico dos povos que conquistaram, outrossim incentivando a educação, as artes, o comércio e o desenvolvimento científico, aproveitando-se da herança greco-romana das regiões que conquistaram.

chegavam pelos portos do Mar Vermelho, no Egito, e em que diversos navegadores e cartógrafos árabes realizariam contribuições vitais para o desenvolvimento náutico posterior.

Finalmente, nesse período iluminado ocorreu significativo avanço na matemática, na astronomia, na medicina e na agricultura, avanços que seriam espalhados gradualmente pelo resto do mundo.

As Cruzadas e o papel das repúblicas mercantes italianas

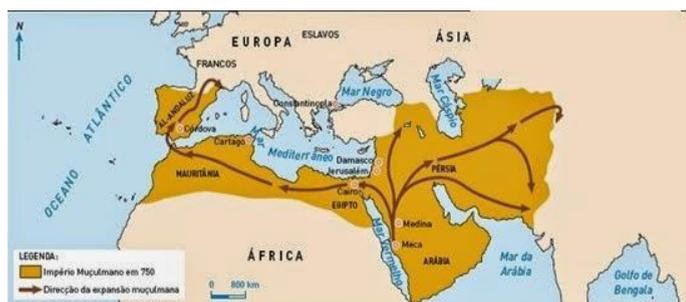


Figura 7 – Império Árabe

Fonte: <http://vamos-ler-e-aprender.blogspot.com/2014/08/imperio-arabe.html>

Devido à posição central do Califado Islâmico em relação ao mundo conhecido, os árabes exerciam grande influência nas rotas comerciais entre a Europa e a Ásia, principalmente marítimas, enriquecendo com a cobrança de taxas e usufruindo de grande desenvolvimento cultural e científico gerado pela atividade comercial entre regiões distantes. Um bom exemplo disso é o fato de que grande parte das tecnologias chinesas que um dia chegaram à Europa passou antes pelos estados árabes no Oriente, como o papel e a bússola. Consequentemente, entre os séculos VIII e XIII, a civilização árabe vivenciou a chamada “era de ouro islâmica”, um momento em que a nobreza árabe enriquecia e tinha acesso aos recursos da Índia, que

As Cruzadas, famosas expedições militares dos reinos cristãos para retomar os sítios sagrados do Oriente do domínio árabe, possuíam intrínsecos interesses comerciais, pois os árabes bloquearam boa parte do comércio marítimo europeu e pressionavam

militarmente os reinos cristãos. Com o sucesso da primeira cruzada, no século XI, e a fundação dos estados cruzados baseados em Jerusalém, os europeus tiveram acesso a produtos que não chegavam à Europa de maneira significativa havia séculos. Com isso, surgiram diversos mercadores interessados em financiar novas cruzadas, com destaque para os mercantes das repúblicas italianas, que passariam a investir na construção de navios e dariam apoio logístico a todas as cruzadas posteriores, chegando ao ponto de serem totalmente responsáveis pelo transporte dos cruzados em troca de concessões comerciais.

No auge dos estados cruzados, os mercadores europeus obtinham lucros astronômicos com o transporte e a venda

de produtos orientais na Europa, numa combinação de fatores que posteriormente teria grande influência histórica, evidenciando a relação do transporte de produtos por via marítima com diversos acontecimentos históricos.

Início da reabertura do comércio marítimo europeu e desenvolvimento náutico



Figura 8 – Bússola e astrolábio

Fonte: <https://slideplayer.com.br/slide/17159101/>

Com os resultados das Cruzadas, nasceu um novo interesse pelo comércio marítimo, o que gerou um renascimento da frota mercante na Europa Ocidental, reiniciando o processo de troca de informações e disseminação de tecnologias orientais pela região.

Do ponto de vista tecnológico e cultural, o período entre os séculos V e XV é frequentemente considerado a “Idade das Trevas”, porém, ainda assim, ocorreram diversas descobertas e inovações na época, que levariam ao avanço tecnológico da humanidade como um todo. Entre as mais importantes estão a chegada da bússola na Europa, com

seu aperfeiçoamento pelo italiano Flavio Gioia, no século XIII, e o astrolábio, inventado pelos gregos antigos para calcular a posição dos astros e aperfeiçoado pelos árabes, que também foram responsáveis por disseminar tal tecnologia na Europa. Tais inventos teriam papel decisivo na expansão marítima que ocorreria posteriormente.

A ascensão das Repúblicas comerciais marítimas

Durante a Idade Média, período de governos baseados em duques e reis, algumas cidades italianas optaram por seguir o modelo republicano da antiga Roma, entre elas, Veneza, Gênova e Pisa, cidades com territórios independentes, governadas por famílias de comerciantes que tomavam as decisões do Estado conforme seus interesses mercantis. Os comerciantes de Veneza, a cidade-ilha do Mar Adriático, vendiam sal, trigo e vinho em Constantinopla e, em troca, levavam seda e especiarias para vender na Europa Ocidental. Devido aos piratas que atacavam as rotas venezianas no Adriático e no norte da África, Veneza investiu



Figura 9 – O Império comercial veneziano

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/História_da_República_de_Veneza

em uma poderosa Marinha de guerra e garantiu diversas cidades e entrepostos comerciais pelo Mediterrâneo, o que daria início ao seu império comercial, com seu navio, a galera, que era movido por 150 remos e velas latinas triangulares, com o tradicional aríete na proa e besteiros a bordo para defesa.

A competição com Constantinopla e a Quarta Cruzada

Em 1202, os cruzados chegaram em Veneza, pedindo a construção e a fretagem de uma frota capaz de transportar todo o exército cristão para o Egito, no que seria a Quarta Cruzada, mas sem possuir dinheiro para pagar. Em 1204, os venezianos se aproveitaram para persuadir os cruzados a capturar diversas cidades costeiras do Mar Adriático em troca de empréstimos. Aproveitando-se de um impostor bizantino que desejava o trono, os venezianos convenceram os cruzados a atacar e saquear Constantinopla, capital do decadente Império Bizantino e antigo concorrente comercial da República.

Assim, naquele ano, a maior cidade cristã do mundo foi saqueada pelos autoproclamados Guerreiros de Cristo e nunca mais se recuperaria. Com o fim da hegemonia comercial de Constantinopla, Veneza se tornaria a maior potência comercial do Mediterrâneo.

Os aspectos de uma sociedade voltada para o comércio

Os patrícios de Veneza foram grandes entusiastas da Marinha Mercante, investindo boa parte dos lucros no

desenvolvimento da frota e da infraestrutura comercial da cidade. Em 1103, os venezianos iniciaram a construção do Arsenale, um gigantesco estaleiro estatal que se tornaria um dos maiores centros industriais da Europa, empregando cerca de 2 mil pessoas e construindo centenas de navios por ano, sendo pioneiro de diversas técnicas industriais modernas e o centro do poder veneziano por séculos.

Com a riqueza e a troca de informações obtidas nas diversas rotas comerciais, a população veneziana vivenciou um aumento dos padrões de vida em níveis significativos para a época, com um florescimento artístico que levaria ao posterior Renascimento italiano em séculos posteriores.

**Com o fim da
hegemonia comercial de
Constantinopla, Veneza se
tornaria a maior potência
comercial do Mediterrâneo**

O papel da Marinha Mercante na disseminação da peste negra

A peste negra, epidemia que arrasou a Europa no século XIV, foi uma praga bubônica con-

siderada uma das mais fatais pestes ocorridas na história, causando a morte de 75 milhões a 200 milhões de pessoas na Eurásia e no norte da África, o que, especificamente na Europa, representaria um terço da população.

Acredita-se que a doença se originou em algum local da Ásia Central ou da China e foi trazida pelos comerciantes genoveses para a Europa em seus navios. Gênova possuía uma colônia na Ilha da Crimeia que era utilizada para o embarque de produtos asiáticos, porém tal colônia foi sitiada pelos mongóis, povo nômade que havia forjado um império que se estendia por boa parte da Ásia. Os mongóis sofreram com a do-

ença e a utilizaram como arma biológica contra a cidade, arremessando os corpos de soldados que pereciam com a peste para dentro da cidade. Com o surto da doença mortal, os genoveses fugiram e a levaram para cidades como Constantinopla, Marselha e Veneza. A *Yersinia pestis*, bactéria causadora da doença, era identificada nas pulgas dos ratos, encontrados em grande quantidade nos navios mercantes e nas cidades, e, graças à atividade comercial marítima, a peste negra foi capaz de se espalhar para regiões tão distantes como a Escócia, ocorrendo então uma drástica diminuição da população europeia, uma vez que as taxas de mortalidade ultrapassavam os 70 por cento e a doença podia ser transmitida por via aérea.

A MARINHA MERCANTE NA IDADE MODERNA

A queda de Constantinopla e a interrupção do comércio com o Oriente

Com o declínio comercial ocorrido após o saque de Constantinopla, o Império Romano do Oriente nunca mais encontraria os meios para se recuperar, uma vez que as repúblicas italianas monopolizavam todo o seu antigo império comercial, e tal escassez na arrecadação na outrora poderosa cidade levaria a sua conquista pelo Império Otomano em 1453.

Os otomanos eram turcos asiáticos que se estabeleceram na atual Turquia e se converteram ao Islã, sendo o Império Otomano um estado hostil à Europa cristã e com muitas ambições territoriais que iam de encontro aos reinos cristãos. Assim, após conquistar Constantinopla, que era caminho marítimo e terrestre de diversas rotas comerciais, os otomanos passaram a cobrar altíssimas taxas para os mercadores europeus, o que afetou negativamente o

fluxo de produtos entre o Oriente e o Ocidente, obrigando as repúblicas mercantes italianas a cobrarem um preço ainda maior, fazendo com que tais produtos se tornassem artigos de luxo frequentemente utilizados como demonstração de riqueza pela nobreza europeia. Entre os produtos que se tornaram escassos, as especiarias (nome dado aos temperos produzidos na Índia) foram as causadoras do maior impacto social, porque eram utilizadas para conservar produtos perecíveis e dar gosto à comida. É pertinente citar que, reconhecendo a posição estratégica da cidade, o sultão otomano Maomé II, “O Conquistador”, imediatamente mudou a capital do seu império para Constantinopla, que floresceria novamente como um centro comercial no Mediterrâneo oriental.

A expansão marítima ibérica e as viagens comerciais bem-sucedidas para a Índia

Os povos portugueses e espanhóis passaram toda a Idade Média combatendo as forças mulçumanas que ocupavam a Península Ibérica desde o século VII, conseguindo os expulsar totalmente apenas no século XIV, após diversas cruzadas, guerras e negociações, sendo Portugal e Espanha os primeiros reinos a se tornarem estados centralizados, com reis, nobres e, principalmente, burgueses muito fortes. Do ponto de vista econômico, a região ibérica enriqueceu a partir do século XIII, pois ficava na rota comercial entre os produtos do Mar Mediterrâneo e o Mar do Norte, com destaque para a região de Flandres, na atual Holanda.

Por consequência do monopólio italiano, as especiarias começaram a chegar aos mercados europeus com preços muito elevados e em pequenas quantidades, o que incentivou as duas jovens nações

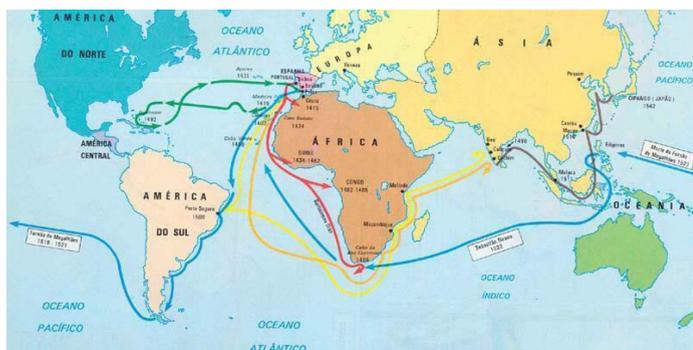


Figura 10 – A expansão marítima ibérica

Fonte: <https://www.mundovestibular.com.br/articles/4398/1/a-expansao-maritima-europeia>

a buscarem alternativas às rotas que passavam pelo território turco. A coroa portuguesa optou pela circunavegação da África, enviando diversas expedições em parceria com a burguesia mercantil e estabelecendo várias feitorias no território africano com fins de trocas comerciais e logística. Apenas na África a coroa obteve significativo lucro, com a descoberta de pó de ouro, marfim e, posteriormente, o comércio de escravos, que acarretaria em um gigantesco impacto social na África e no futuro império português.

Os portugueses finalmente obtiveram êxito em encontrar uma rota alternativa em 1498, quando a frota de Vasco da Gama chegou em Calicute, Índia, obtendo um lucro de 3 mil por cento em relação aos recursos gastos com a viagem. Assim, o pequeno reino português consolidou uma forte hegemonia econômica entre os séculos XVI e XVII, graças ao seu investimento massivo nas ciências náuticas e no comércio marítimo, com seu apogeu na descoberta, na colonização e na exploração do Brasil a partir de 1500.

A descoberta da América

Em paralelo à expansão portuguesa, os espanhóis iniciaram suas navegações

algumas décadas depois, mas sofreram forte objeção dos portugueses, que buscavam o monopólio da rota, obrigando os espanhóis a encontrar uma terceira rota para o lucrativo comércio com as Índias. O navegador italiano Cristóvão Colombo ofereceu tal alternativa à coroa espanhola,

que financiaria a expedição com apoio de setores da burguesia, já que ele acreditava que a terra era esférica, e por isso seria capaz de atingir a Ásia caso navegasse em direção ao oeste pelo Oceano Atlântico. O navegador estava correto, porém, no meio do trajeto, em 1492, sua frota chegou às ilhas caribenhas, uma pequena parte de um gigantesco continente ainda a ser descoberto. Apesar da descoberta, os navegadores e comerciantes espanhóis desejavam os lucros faraônicos do comércio de especiarias, o que aumentou a rivalidade com o reino de Portugal, sendo tais tensões resolvidas com a intervenção do Papa em 1494, que mediu o Tratado de Tordesilhas, assinado em uma vila de mesmo nome e que delimitava a divisão dos territórios do Oceano Atlântico, com a metade oriental sendo de navegação exclusiva de Portugal, que teria o monopólio da rota contornando a África, e a exploração da metade ocidental restaria à Espanha, compreendendo uma parcela maior do território recém-descoberto. Em primeiro plano, os reinos ibéricos estavam apenas assegurando a influência de suas frotas mercantes; posteriormente, o tratado seria compreendido como um fator que modificou para sempre a história do novo continente.

A América possuía muitas jazidas de prata e ouro, que em pouco tempo seriam descobertas pelos exploradores espanhóis, impactando negativamente na vida dos nativos do continente, vítimas das ambições coloniais e das doenças trazidas pelos navios. O monopólio do comércio com as colônias levaria a uma mudança do eixo comercial mundial do Mediterrâneo para o Oceano Atlântico, o que causaria o declínio das grandes cidades comerciais mediterrâneas, como Veneza e Constantinopla. Portugal iniciaria a exploração do pau-brasil e, posteriormente, mudaria a dieta europeia

com a produção, em larga escala, de açúcar na colônia. Inglaterra, França e Holanda constantemente competiriam com os espanhóis e os portugueses pelos recursos da América e pelas especiarias das Índias e estabeleceriam colônias na América ao norte e em diversas ilhas.

Consequentemente, no século XVI nasceu o comércio mundial em larga escala, sendo este frequentemente considerado o início da globalização: um nobre holandês podia comprar especiarias da Índia, açúcar do Brasil e marfim da África e pagar com ouro explorado na América. Essa explosão de riquezas e qualidade de vida, proporcionadas pela Marinha Mercante, levariam ao Renascimento europeu, com ricos burgueses utilizando seus recursos excedentes para financiar artistas, arquitetos e cientistas pela Europa, visando aumentar os seus lucros.

COLONIZAÇÃO DAS AMÉRICAS

Mercantilismo e novas rotas comerciais

O mercantilismo foi um conjunto de práticas e ideias econômicas que esteve em vigência na Europa entre os séculos XV e XVIII, período de transição do feudalismo para o capitalismo. As principais ideias desse sistema eram a intervenção do Estado na economia para proteger o mercado interno; o acúmulo de riquezas por meio do metalismo; balança comercial favorável, ou seja, exportar mais e importar menos; e incentivo

à manufatura. Esse período foi marcado pela expansão marítima, liderada por Portugal e Espanha, em que a procura por novas rotas até as Índias em busca de especiarias promoveu o descobrimento de um novo continente, a América. Iniciava-se a colonização dessa nova terra, o que levou para o outro lado do Atlântico as práti-

cas e ideias mercantilistas. O colonialismo europeu contou com o apoio dos reis e o financiamento da burguesia: graças a isso, novas rotas comerciais foram descobertas, possibilitando aberturas de negócios com outras partes do globo que até então eram desconhecidas ou pouco exploradas pelo mundo daquela época, a Europa. Muitos historiadores consideram esse ponto como o início da globalização atual.

Espanha

A Espanha foi a pioneira na consolidação dessas novas rotas. Em 1566

O monopólio do comércio com as colônias mudaria o eixo comercial mundial do Mediterrâneo para o Atlântico, causando o declínio das grandes cidades comerciais mediterrâneas, como Veneza e Constantinopla

foi organizada a Flota de Índias, um sistema de comboios de rotas marítimas que ligava a Espanha a seus territórios nas Américas através do Atlântico. Os comboios eram frotas de carga de uso geral usadas para transportar uma grande variedade de itens, incluindo produtos agrícolas, madeira e vários minérios, como ouro e prata. A Frota das Índias Ocidentais foi a primeira rota comercial transatlântica permanente da história, e a Galeón de Manila foi uma rota comercial estabelecida no ano de 1565 entre as Índias Orientais e as Índias Ocidentais Espanholas, com base nos portos de Manila e Acapulco.

Os galeões de Manila navegaram no Pacífico por 250 anos, trazendo para as Américas cargas de bens de luxo, como especiarias e porcelana, em troca de prata do Novo Mundo, promovendo também intercâmbios culturais que moldaram as identidades e a cultura dos países envolvidos. As frotas espanholas das Índias Ocidentais e Orientais estão entre as operações navais mais bem-sucedidas da História e, do ponto de vista comercial, tornaram possíveis componentes-chave do atual sistema econômico global.

Portugal

A consolidação das rotas marítimas portuguesas teve um desenvolvimento diferente das demais nações colonialistas. Seu foco, por Portugal ser um país com uma população relativamente pequena e um espaço territorial curto, não era formar grandes e várias colônias por todo o globo, mas sim estabelecer postos comerciais em pontos estratégicos dos continentes. Prova disso são as conquistas de Ceuta (1415), Goa (1510), Malaca (1511) e Hormuz (1515), além da criação da colônia de Macau, na China, em 1557. Goa logo se tornou o principal porto da Índia Ocidental, Hormuz controlava o Golfo Pérsico, e Malaca tornou-se a porta de entrada do Oceano Índico para o Mar da China Meridional, enquanto uma série de postos comerciais fortificados protegia a costa da África Oriental e o golfo e as costas da Índia e do Ceilão. Essa estratégia permitiu a consolidação de Portugal e seu desenvolvimento como potência marítima ao longo dos séculos XVI e XVII, até o estabelecimento da União Ibérica (união das coroas espanholas e portuguesas pelo rei espanhol) e o fim do monopólio português dessas

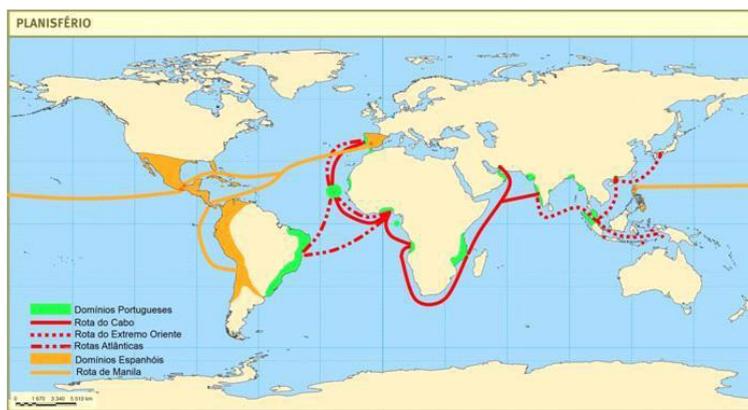


Figura 11 – Rotas comerciais nos séculos XVI e XVII
Fonte: Documen.site (2018)

rotas devido à guerra que a Espanha travava contra outra potência marítima emergente, os Países Baixos.

Comércio triangular

É basicamente um comércio constante entre três portos. Existiram vários exemplos ao longo da História, porém o mais conhecido deles foi o comércio triangular do Atlântico, durante o período de colonização das Américas, que funcionava da seguinte forma: açúcar, tabaco e algodão eram levados da América do Norte para a Europa, onde se transformavam em produtos manufaturados e rum nas fábricas europeias, principalmente inglesas; daí eram levados para à África para serem trocados por escravos, que eram transportados em navios negreiros de volta para a América. Nos portos, esses navios eram limpos e carregados com os bens de exportação que iam para a Europa, assim recomçando o ciclo.

Essa rede de comércio foi de grande benefício para os países europeus, que desenvolveram sua indústria manufatureira e suas colônias, enquanto teve um efeito devastador na África, com um balanço populacional desfavorável, já



Figura 12 – Modelo clássico do comércio triangular
Fonte: Wikipedia (2005)

que eram levados, principalmente, mulheres grávidas e homens em condições de trabalho, deixando-se homens velhos, com alguma deficiência, dependentes ou quaisquer outros que não contribuíssem para a economia da sociedade. O comércio teve seu fim ao longo do século XIX, com o término do tráfico negreiro e, posteriormente, da escravidão.

Pirataria

Crime cometido no mar contra um navio, sua tripulação ou sua carga, a pirataria data desde os tempos da Grécia antiga até os dias atuais, mas teve seu auge durante a colonização das Américas, período em que circulavam pelos oceanos as vastas riquezas coloniais cobiçadas pelos países que não tinham colônias e pelos piratas, afetando de forma significativa a vida no Atlântico nos séculos XVII e XVIII. Durante essa época surgiram os corsários, que eram piratas autorizados por suas nações a atacar navios de países inimigos por meio de uma carta oficial (o corso), permitindo aos estados nacionais enfraquecer os seus rivais sem ter que arcar com os custos relacionados à manutenção e construção naval.

Os piratas estavam constantemente intervindo em rotas comerciais, criando muitos problemas para navios mercantes, que, além de se preocuparem com desastres naturais, corriam agora perigo de ataques em alto-mar. As embarcações, então, foram cada vez mais se equipando e se atualizando, com a consequente diminuição de perdas e o declínio dessa fase. Esse *modus operandi* também teve como consequência o surgimento base do capitalismo atual, já que as mercadorias não teriam seu verdadeiro valor no momento em

que fossem fabricadas ou trocadas, mas sim quando e como fossem transportadas.

Vida a bordo

Apesar de todas as expectativas e transformações na sociedade causadas pelas Grandes Navegações, a vida a bordo do navio para viajantes era muito mais dura e às vezes mortal. Mau cheiro insuportável, acomodações precárias, comida de péssima qualidade e baixo valor nutricional eram alguns dos problemas que as embarcações enfrentavam durante as longas travessias nos oceanos, que podiam durar meses. Cerca de 40 por cento da tripulação morria nas viagens, vítima não só de naufrágios ou ataques piratas, mas também de doenças causadas por essas condições. A principal era o escorbuto, doença nutricional provocada pela falta de vitamina C, já que não havia frutas e verduras a bordo, e que pode levar à morte. Espancamentos, estupros e mercado negro também faziam parte do cotidiano.

O piloto era o que cuidava da navegação em si, auxiliado pelo timoneiro; o capitão servia mais como uma figura política, resolvendo questões internas e cuidando da logística. O trabalho dos marinheiros consistia principalmente em manutenção geral do navio – lavagem, lixamento, pintura e reparos de desgaste geral ou danos causados por tempestades, operações gerais do navio, como levantar e baixar a âncora ou enrolar e desenrolar as velas, eram feitos conforme necessário. Nas horas de folga, os marinheiros podiam cuidar de suas tarefas pessoais, lavar e consertar roupas, dormir e comer. O tempo de lazer era muitas vezes gasto lendo, escrevendo em diários, tocando um instrumento, esculpindo em madeira ou fazendo trabalhos extravagantes com cordas, e o tempo de serviço era praticamente o mesmo de hoje, com dois turnos de quatro horas.

REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

Ascensão dos navios a vapor

Os navios a vapor substituíram gradualmente os navios a vela no transporte comercial do século XIX. Sua primeira aplicação data dos anos 1770, mas o navio a vapor tornou-se relevante a partir do ano de 1815, quando Pierre Andriel cruzou o canal inglês com o *Élise*. Seu uso consiste na conversão da energia térmica do vapor em energia mecânica.

A tecnologia a vapor exigiu uma série de etapas de desenvolvimento para poder competir com a propulsão a vela. Melhores materiais e projetos eram necessários para as caldeiras, que funcionavam nas pressões mais altas para permitir um aumento da eficiência de combustível, e, apesar de serem mais rápidos e seguros dos que o a vela, esta continuou sendo a opção mais econômica para os armadores que desejavam obter um bom retorno sobre o capital investido.

O vapor era uma opção apenas para um número limitado de negócios até a década de 1860, concentrando-se em rotas que exigiam serviços programados e/ou velocidades médias confiáveis em uma viagem – e apenas onde o cliente estava preparado para pagar os custos mais altos envolvidos. Somente na década de 1890, quando o motor de expansão tripla, muito mais eficiente em combustível, se tornou comum, todas as rotas de navegação foram comercialmente viáveis para os navios a vapor.

Imperialismo

A “Idade do Imperialismo” não coincidentemente começa junto à Revolução Industrial, pois a necessidade de matérias-primas para as fábricas, assim como a de

mercados consumidores para as novas e abundantes mercadorias, fez com que as potências mundiais buscassem territórios e povos que pudessem dominar militarmente e economicamente.

Reino Unido, França, Alemanha, Itália e Estados Unidos da América foram as nações mais participantes nessas conquistas, dominando muitos povos de várias partes do planeta, em especial dos continentes africano e asiático, com base em conceitos raciais e científicos deturpados, com os imperialistas europeus considerando suas ações como justas e até benéficas à humanidade em nome da ideologia do progresso.

A consolidação da tecnologia a vapor, ao lado de outros novos elementos tecnológicos vindos da Revolução Industrial, permitiu maior integração entre as novas colônias e as metrópoles, diferentemente da colonização durante a época das Grandes Navegações, quando a comunicação era mais difícil. Maior volume de mercadorias passava a transitar pelos mares, o que só podia ser sustentado por uma grande Marinha Mercante, a qual deve ser defendida por uma Armada robusta, apoiada em bases estrategicamente localizadas, motivo este que levou várias nações a uma corrida armamentista e busca de mais territórios, desembocando nos conflitos mundiais no século XX.

Era dos canais de navegação artificiais

Os canais de navegação de navios são estruturas construídas para acomodar a passagem de navios de um ponto a outro,

existindo diversos tipos, tanto de canais naturais quanto de rios deslocados para facilitar a navegação, e ainda os canais inteiramente construídos artificialmente. O principal propósito dos canais é criar um atalho para a navegação, evitando longos deslocamentos dos navios, pois transportar mercadorias através das fronteiras de forma rápida e barata é importante para as empresas serem competitivas e para os países impulsionarem o comércio. Os altos custos comerciais podem destruir a vantagem competitiva de uma empresa que, de outra forma, poderia ter todos os recursos e habilidades necessários para exportar um ótimo produto.

O século XIX se notabilizou pela criação de canais de navegação artificiais, dentre os quais dois se destacaram: o Canal de Suez e o Canal do Panamá, que permitiram maior integração econômica

de todo o globo e são a base do sistema de rotas marítimas atuais.

Canal de Suez

Inaugurado em 1869 por uma companhia francesa, liga o Mar Vermelho ao Mar do Mediterrâneo através do Egito, encurtando a passagem do Ocidente ao Oriente. Como efeito de comparação, o canal encurtou a distância de Londres até o Mar Árabe em cerca de 8.900 quilômetros (5.500 milhas).

Apesar de o canal ter sido declarado neutro desde 1888 pela Convenção de Constantinopla, o Reino Unido tomou posse da região gradativamente: comprou 44 por cento das ações que o *khediva* do Egito (título honorífico para o governante

O século XIX se notabilizou pela criação de canais de navegação artificiais, como os de Suez e do Panamá, permitindo maior integração econômica

do país na época) tinha em 1875 e tomou definitivamente o canal em 1882, quando invadiu o país para assegurar o controle da passagem durante uma revolta local. Graças a isso, a Inglaterra teve uma integração maior com a sua principal colônia, a Índia, e com outras colônias asiáticas exportadoras de matérias-primas, desenvolvendo, assim, sua economia industrial e se estabilizando como a grande potência do século XIX e início do século XX.

Canal do Panamá

Inaugurado em 1914 por iniciativa e construção dos Estados Unidos, liga os oceanos Atlântico e Pacífico através de um estreito pela República do Panamá. Antes, os navios que desejavam fazer essa rota deveriam passar pelo Cabo Horn, o ponto mais meridional da América do Sul, caminho com mares revoltos e temperaturas muito baixas e que demandava um longo tempo de navegação. O canal reduziu a distância de viagem da costa oeste à leste dos Estados Unidos em cerca de 15 mil km e da Europa à Ásia em 3.700 km, aproximadamente, o que permitiu aos americanos um transporte mais rápido do ouro e de outros minérios coletados na costa oeste,

assim como uma maior conexão das nações europeias com suas colônias no Pacífico.

Desde que foi aberto, o Canal do Panamá tem sido um dos ativos comerciais mais importantes do mundo. A cada ano, cerca de US\$ 270 bilhões em carga cruzam o canal, que serve mais de 140 rotas marítimas para mais de 80 países, hoje sendo duplicado.

AS GUERRAS MUNDIAIS

A guerra moderna

O advento da Revolução Industrial mudou vários aspectos da sociedade no século XIX e, principalmente, no XX, e com as guerras não seria diferente. O conceito de guerra total, em que uma nação dedica toda sua estrutura para o Estado beligerante, fez com que o aspecto econômico ganhasse ainda mais relevância nos conflitos. A corrida armamentista iniciada pelas potências fez com que suas armadas crescessem num nível nunca visto antes, tendo elas um papel fundamental na resolução dos futuros conflitos, por meio de bloqueios navais e ataques a navios mercantes inimigos.



Figura 13 – Canal do Panamá

Fonte: <https://www.todoestudo.com.br/geografia/canal-do-panama>
– Getty Images

Primeira Guerra Mundial

Em agosto de 1914, quando a Grande Guerra começava a se desenrolar, o Reino Unido e a Alemanha eram os dois grandes poderes rivais no mar, porém nenhum dos dois queria um confronto direto entre suas gigantes frotas, preferindo interferir diretamente nas rotas comerciais do rival. Imediatamente após a eclosão da guerra, os britânicos haviam instituído um bloqueio

econômico à Alemanha, com o objetivo de impedir que todos os suprimentos do exterior chegassem àquele país. Durante os primeiros meses da guerra, apenas o contrabando absoluto, como armas e munições, foi restringido, mas a lista foi gradualmente ampliada para incluir quase todo o material que pudesse ser útil ao inimigo. A prevenção da livre passagem de navios mercantes gerou dificuldades consideráveis entre as nações neutras, particularmente aos Estados Unidos, cujos interesses comerciais foram prejudicados pela política britânica. No entanto o bloqueio britânico foi extremamente eficaz, e, durante 1915, as patrulhas britânicas pararam e inspecionaram mais de 3 mil navios, dos quais 743 foram enviados ao porto para exame. O comércio exterior da Alemanha foi completamente paralisado.

Os alemães também tentaram atacar a economia da Grã-Bretanha com uma campanha contra suas linhas de abastecimento de navios mercantes. Em 1915, no entanto, com suas embarcações anticomércio de superfície eliminadas do conflito, eles foram forçados a confiar inteiramente nos submarinos. Em 4 de fevereiro de 1915, após mais de um ano de ataques esporádicos a navios mercantes ingleses, os alemães anunciaram que, a partir do dia 18 do mesmo mês, as águas ao redor das ilhas britânicas seriam consideradas uma zona de guerra e que atacariam qualquer navio que passasse por elas. Porém, enquanto o bloqueio aliado impedia que quase todo o comércio para a Alemanha chegasse aos portos daquele país, a campanha submarina alemã rendeu resultados menos satisfatórios. Durante a primeira semana da campanha, de 11 navios atacados, foram afundados sete aliados ou com destino aos Aliados, mas outros 1.370 navegaram sem serem assediados pelos submarinos alemães. Em todo o mês de março de

1915, durante o qual foram registradas 6 mil travessias, apenas 21 navios foram afundados e, em abril, apenas 23. Além da falta de sucesso positivo, o braço *U-boat* foi continuamente atormentado pelas extensas medidas antissubmarino da Grã-Bretanha, que incluíam navios mercantes especialmente armados.

Para os alemães, um resultado a longo prazo, pior do que qualquer uma das contramedidas britânicas impostas a eles, foi o crescimento da hostilidade por parte dos países neutros, que não estavam nada satisfeitos com o bloqueio britânico. Mas a declaração alemã da zona de guerra e os eventos subsequentes os afastaram progressivamente de sua atitude de simpatia pela Alemanha. O navio britânico *Lusitana*, que ia de Nova Iorque para Liverpool, foi afundado, em maio de 1915, por um submarino, o que causou a morte de 128 civis americanos, uma revolta na sociedade americana e o aumento do sentimento antigermânico no país, sentimento este agravado por mais alguns afundamentos de navios com civis, até que a Alemanha decidiu parar com essa prática a fim de evitar que a América entrasse na guerra. O governo alemão decidiu voltar com esse tipo de operação em 1917, o que culminou, junto a outros fatores, na declaração de guerra dos Estados Unidos um pouco depois.



Figura 14 – Bloqueio naval do Reino Unido na Alemanha
Fonte: Quora (2017)

O bloqueio naval à Alemanha foi um dos principais fatores da derrota alemã na guerra, senão o principal, pois estima-se que cerca de 524 mil civis morreram entre 1914 e 1919, vítimas da fome e de doenças causadas pela falta de suprimentos. Essa crise causou revoltas e revoluções no chamado *home front* dos impérios centrais, como a Revolução Alemã de 1918/1919, ocasionando o fim do conflito.

Segunda Guerra Mundial

Diferentemente da Primeira Guerra, foram os Aliados que mais sofreram com a guerra comercial nos mares durante a Segunda Guerra Mundial. O bloqueio naval britânico, instaurado logo após o início do conflito, em setembro de 1939, não conseguiu ser tão efetivo quanto o ocorrido na Primeira, já que os países do Eixo conseguiam importar recursos da União Soviética, que tinha firmado um pacto de não agressão com a Alemanha um mês antes de a guerra começar.

Quando a França capitulou, em junho de 1940, a Alemanha e a Itália passaram a dominar grande parte das capitais industriais da Europa, com a importação por meios marítimos sendo menos necessária. Já a Grã-Bretanha, sendo uma ilha, sofreu com a Batalha do Atlântico, cujos ataques comerciais realizados contra o Reino Unido, novamente usando submarinos, cruzadores auxiliares e pequenos grupos de cruzadores e navios de guerra, tinham o objetivo de travar uma guerra de tonelagem contra o Império Britânico, destruindo navios mercantes (e suas cargas) mais rápido do que poderiam ser substituídos, estrangulando a nação insular ao cortar suprimentos dos quais inevitavelmente dependia. Mais de 30 mil homens da Marinha Mercante britânica perderam a vida entre 1939 e 1945, e mais de 2.400 navios britâ-

nicos foram afundados. Em 1939, apenas 30 por cento do que os ingleses comiam eram produzidos nas ilhas. Em janeiro de 1940, o sistema de rações começou a ser distribuído para a população, com o planejamento sendo traçado por todo o ano anterior a fim de evitar uma fome generalizada na sociedade e, conseqüentemente, uma diminuição do esforço de guerra e o surgimento de revoltas.

No início de 1942, os Estados Unidos entram na Batalha do Atlântico. Os primeiros *U-boats* chegaram às águas da América em 13 de janeiro de 1942 e quando se retiraram, em 6 de fevereiro, afundaram 156.939 toneladas de cargas sem perdas. Em maio, é instituído o sistema de comboios para navios mercantes, que rapidamente diminui o dano causado pelos submarinos, mas mesmo assim não havia navios suficientes para cobrir todos os transportes, então os britânicos começaram a doar navios antissubmarino. A instituição de um sistema de comboios interligados na costa americana e no Mar do Caribe em meados de 1942 resultou em uma queda imediata dos ataques nessas áreas, e, como resultado do aumento do sistema de escolta de comboios costeiros, a atenção dos *U-boats* voltou-se para os comboios do Atlântico. Para os Aliados, a situação era séria, mas não crítica, durante grande parte de 1942. Nos primeiros seis meses de 1942, 21 submarinos foram perdidos, menos de um para cada 40 navios mercantes afundados; em agosto e setembro, 60 foram afundados, um para cada dez navios mercantes.

Concomitantemente aos ataques dos submarinos alemães, cada vez mais irrestritos, outras nações do continente americano começaram a participar do conflito, como o Brasil. Após uma série de ataques a navios mercantes na costa brasileira pelo *U-507*, o Brasil entrou

oficialmente na guerra em 22 de agosto de 1942, oferecendo uma importante adição à posição estratégica dos Aliados no Atlântico Sul. Durante seus três anos de guerra, principalmente no Caribe e no Atlântico Sul, sozinho ou em conjunto com os EUA, o Brasil escoltou 3.167 navios em 614 comboios, totalizando 16,5 milhões de toneladas, com perdas de 0,1 por cento. Em 1943, a guerra comercial no Atlântico já estava perdida para as potências do Eixo, mesmo com ataques acontecendo até março de 1945, e graças a essa vitória, o Reino Unido e a União Soviética puderam ser supridos com armamentos, comida e remédios por todo o restante da guerra, além de promoverem a dominação naval do oceano, estabelecendo bases para futuras operações de desembarque anfíbios, como a Operação Tocha e o Dia D.

DIAS ATUAIS

Globalização

Junto à comunicação, o comércio por mar é um dos pilares da globalização atual, pois o sistema de transporte marítimo é uma rede com embarcações especializadas que, ao lado de portos, infraestrutura de transporte e indústrias e mercados, formam a economia global. Cerca de 90 por cento do transporte de alimentos, produtos e energia são feitos por mar, onde, a cada ano, 86 mil navios movem 9 bilhões de toneladas por todo o globo. Graças ao aceleração desse transporte, a conexão das etapas de fabricação e processamento de certos produtos ficou muito mais eficiente. Por exemplo, produtos agrícolas são colhidos em um

continente, transportados a outro para um processo intermediário e finalmente entregues aos mercados em um terceiro.

No setor marítimo, a globalização aumentou a absorção de profissionais de diversas nacionalidades em empresas multinacionais profissionais de vários países, contratados em centros acadêmicos espalhados por todo o mundo. Já sobre o meio ambiente, apesar de recentes acidentes, a preocupação está cada vez maior, e convenções e regras, como a Marpol, controlam emissão de gases poluentes, descarte de esgoto no mar e outros problemas, a fim de que o impacto ambiental, comum entre as nações, seja mínimo.

Pirataria Moderna

Muitas pessoas não ligadas ao meio marítimo pensam que a pirataria é algo da época das Grandes Navegações e que suas histórias ficaram no passado. Mas, na realidade, este continua sendo

um grande problema para os países, com o número de casos aumentando pelo globo.

Os lugares com mais recorrência são Caribe, Oceano Índico, Estreito de Malaca e os mares da Indonésia, mas o principal é a costa do Chifre da África. Desde 1991 não há um governo central na Somália, país costeiro ao Mar Árabe e ao Golfo de Áden, governado por milícias internas que, para sustento de suas operações, praticam a pirataria no mar. A Organização das Nações Unidas (ONU) já organizou várias operações para a pacificação da área, aliadas a comboios para a proteção de navios mercantes que por ali passam, porém este parece ser um

Durante seus três anos na Segunda Guerra, o Brasil escoltou 3.167 navios em 614 comboios, totalizando 16,5 milhões de toneladas, com perdas de 0,1 %

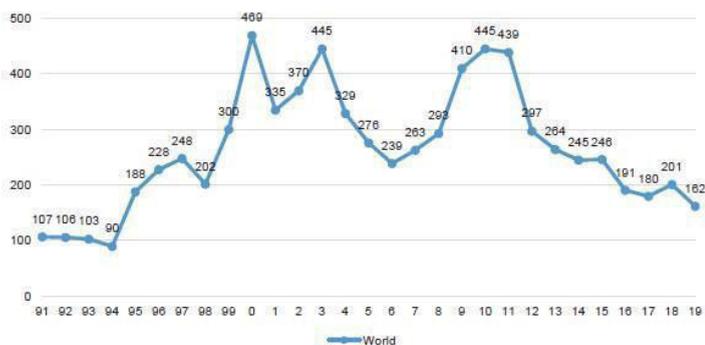


Figura 15 – Ataques piratas entre 1991 e 2019
 Fonte: Universidade Militar Nueva Granada (2020)

problema longe de ser resolvido, afetando diretamente a rede de comércio com o Oriente, já que embarcações que passam pelo Canal de Suez necessariamente passam por aquele local.

Guerra Comercial

Este é o nome dado à disputa econômica entre as duas maiores potências econômicas atuais, China e Estados Unidos. A guerra comercial começou em 2018, quando o ex-presidente norte-americano Donald Trump tarifou produtos chineses como forma de estimular a economia interna e gerar empregos. Em resposta, o presidente chinês, Xi Jinping, taxou uma série de produtos estadunidenses. No início de 2019 foi dada uma trégua entre os dois países, entretanto, em meados do mesmo ano, as tarifas voltaram a valer devido a uma acusação de manipulação financeira da China com a sua moeda, o iuan.

Os EUA têm a maior economia do mundo, e a China, a segunda. Por isso, há

o temor de que, se os dois países sofrerem consequências negativas dessa disputa, outros países e a economia global como um todo possam ser impactados, em uma reação em cadeia. Aos demais países, as desacelerações das duas grandes economias geram diminuição na importação de produtos, afetando diretamente a economia daqueles que dependem muito desse comércio. Na segunda metade de 2021, os Estados Unidos voltaram a suspender as sanções, porém o medo de um novo atrito ainda é real, como vemos neste início de 2023, mostrando o quanto a economia global está interligada e dependente das superpotências e da Marinha Mercante.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Focou-se em observar como a Marinha Mercante desempenhou um papel central na construção da história da raça humana, pois sua atuação fez com que nações participassem, ganhassem e perdessem guerras, se desenvolvessem, influenciassem outras e tivessem seu ocaso. Logo, é de suma importância que a atenção e o investimento econômico dos países se voltem cada vez mais para esse setor, ainda mais em um mundo de economia e culturas globalizado como o do século XXI.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
 <ÁREAS>; Atlântico; China; Estados Unidos; Oriente;
 <PODER MARÍTIMO>; Comércio Marítimo; Marinha Mercante;

REFERÊNCIAS

- AUBET, Maria Eugenia, “The Phoenicians and the West: Politics, Colonies and Trade”, tradução Mary Turton, *Bryn Mawr Classical Review*, 2001.
- BBC. “BBC privacy documentary”. Disponível em: https://www.bbc.co.uk/worldservice/documentaries/2008/03/080303_pirates_prog2.shtml. Acesso em: 25 jul. 2022.
- CIPRIANO. *Sobre a Mortalidade*. Século III.
- DAVIS, Danny Lee. *Commercial navigation in the Greek and Roman World*. Universidade do Texas.
- DAVIS, Lance Edwin; ENGERMAN, Stanley L. *Naval blockades in peace and war: an economic history since 1750*.
- DONNER, Fred. *The Early Islamic Conquests*.
- ELISSEEFF, Vadime. *The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce*. Paris: Editora Unesco, 1998.
- ESTRABÃO. *Geografia*, Livro I, 4.2 e 4.3; Livro II 4.1 e 4.3.
- FERNANDES, Cláudio. “História da América”. *Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historia-da-america>. Acesso em: 21 jul. 2022.
- GARDINER, Robert J; GREENHILL, Basil (1993). *Sail's Last Century: the Merchant Sailing Ship 1830-1930*. London: Conway Maritime Press.
- JARVIS, Adrian (1993). GARDINER, Robert; GREENHILL, Basil (eds.). *The Advent of Steam - The Merchant Steam ship before 1900*. Conway Maritime Press Ltd.
- KOHN, George C. *Encyclopedia of Plague and Pestilence: From Ancient Times to the Present*. Nova Iorque: Infobase Publishing, 2007.
- KRAEMER, Joel L. *Humanism in the Renaissance of Islam*. Brill Publishers. 1992.
- LE GOFF, Jacques. *A civilização do Ocidente medieval*. Petrópolis: Vozes, 2016.
- LUFT, Gal e col. “Piracy in Asia: A Growing Barrier to Maritime Trade”. *Way Back Machine*. Disponível em: https://web.archive.org/web/20071214040613/http://www.foreignaffairs.org/20041101faessay_83606/gal-luft-anne-korin/terrorism-goes-to-sea.html. Acesso em: 25 jul. 2022.
- McDONALD, Kevin (2015). *Pirates, Merchants, Settlers, and Slaves: Colonial America and the Indo-Atlantic World*. University of California Press.
- MOSCATI, Sabatino (2001). *The Phoenicians*. ISBN 9781850435334, I. B. Tauris.
- NORWICH, John Julius. *A History of Venice*. Nova Iorque. 1989.
- NORWICH, John Julius. *A Short History of Byzantium*. Nova Iorque: Penguin Books, 1998.
- PHILLIPS JR, WILLIAM D.; RAHN PHILLIPS, Carla. “Spain as the first global empire, a Concise History of Spain”. Cambridge: Cambridge University Press, 2016.
- POLÍBIO. *História Geral*. Século II a.C.
- PROCÓPIO. *Sobre os edifícios*, Livro VI, 4.1.
- SCHNNEBERGER, Carlos Alberto. *Manual Compacto de História Geral*. São Paulo, Editora Rideel, 2011.
- SILVA, Daniel Neves. “Crise do Império Romano”. *História do Mundo*. Disponível em: <https://www.historiadomundo.com.br/romana/crise-do-imperio-romano.htm>. Acesso em: 18 jul. 2022.
- SILVA, Daniel Neves. “Grandes Navegações”. *Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historiab/grandes-navegacoes.htm>. Acesso em: 21 jul. 2022.
- SILVA, Daniel Neves. “Grécia Antiga”. *Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historiag/grecia-antiga.htm>. Acesso em: 12 jul. 2022.
- SILVA, Daniel Neves. “Peste negra”. *Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historiag/pandemia-de-peste-negra-seculo-xiv.htm>. Acesso em: 20 jul. 2022.
- SÓ HISTÓRIA. “Resumo - Colonização da América”. Virtuoso Tecnologia da Informação, 2009-2022. Disponível em: <http://www.sohistoria.com.br/resumos/colonizacao.php>. Acesso em: 20 jul. 2022.

- SÓ HISTÓRIA. “Transformações econômicas no período medieval”. Virtuoso Tecnologia da Informação, 2009-2022. Disponível em: <http://www.sohistoria.com.br/ef2/medievaleconomia> Acesso em: 18 jul. 2022.
- SOUSA, Rainer Gonçalves. “As colônias gregas”. *Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historiag/as-colonias-gregas.htm>. Acesso em: 14 jul. 2022.
- SOUSA, Rainer Gonçalves. “As especiarias indianas”. *Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historiag/as-especiarias-indianas.htm>. Acesso em: 20 jul. 2022.
- THORLEY, John. *The Development of Trade between the Roman Empire and the East under Augustus*, Second Serie, vol. 16, nº 2. Cambridge University Press, 1969.
- TODO ESTUDO. Disponível em: <https://www.todoestudo.com.br/geografia/canal-do-panama>. Acesso em: 12 fev. 2023.
- TREVIZAN, Karina. “Guerra comercial: entenda as tensões entre China e EUA e as incertezas para a economia mundial”. *GI*. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/08/16/guerra-comercial-entenda-a-piora-das-tensoes-entre-china-e-eua-e-as-incertezas-para-a-economia-mundial.ghtml>. Acesso em: 25 jul. 2022.
- VICENTINO, Cláudio. *História Geral*. Volume único. São Paulo: Editora Scipione, 2011.