

UMA TROCA ESPLÊNDIDA

COMO O COMÉRCIO MUDOU
O MUNDO

WILLIAM J. BERNSTEIN



ALTA BOOKS
GRUPO EDITORIAL
Rio de Janeiro, 2023

SUMÁRIO

Mapas	ix
Introdução	1
1. Suméria	21
2. Os Estreitos do Comércio	45
3. Camelos, Perfumes e Profetas	57
4. O Expresso Bagdá-Cantão: A Ásia a Cinco Dirrãs ao Dia	81
5. O Gosto do Comércio e os Prisioneiros do Comércio	115
6. A Doença do Comércio	137
7. O Desejo de Vasco da Gama	161
8. Um Mundo Globalizado	209
9. A Chegada das Corporações	225
10. Transplantes	253
11. O Triunfo e a Tragédia do Livre-comércio	293
12. O que Henry Bessemer Criou	329
13. Colapso	353
14. A Batalha de Seattle	383
Agradecimentos	403
Notas	405
Bibliografia	441
Créditos de Ilustração	461
Índice	465

MAPAS

As Antigas Rotas da Seda	3
O Sistema Mundial de Comércio, Terceiro Milênio a.C.	27
Antigos Canais em Suez	39
Ventos da Monção de Inverno	40
Ventos da Monção de Verão	41
Rotas dos Grãos de Atenas	47
Terras e Rotas de Olíbano	66
Mundo Comercial Medieval	84
As Ilhas das Especiarias	119
Comércio de Especiarias/Escravos no Mediterrâneo Oriental, Cerca de 1250 d.C.	131
A Peste Negra, Ato I: 540–800 d.C.	144
A Peste Negra, Ato II: 1330–1350	148
A Linha das Tordesilhas no Ocidente	178
Primeira Viagem de Vasco da Gama, 1497–1499	180
A Máquina Eólica Global	212
Ilhas Banda (Noz-moscada)	238
Estreito de Ormuz	243
Império Holandês na Ásia em Seu Apogeu no Século XVII	244
Área de Plantio de Café e Portos do Iêmen do Final da Era Medieval	263
As Ilhas do Açúcar	282
Estuário do Rio das Pérolas	298
O Canal Erie e os Sistemas Saint Lawrence em 1846	338
Fluxo Mundial de Petróleo, Milhões de Barris por Dia	386

1

SUMÉRIA

As mensagens que recebemos do passado remoto não eram destinadas a nós, tampouco escolhidas por nós, mas são as relíquias casuais do clima, da geografia e da atividade humana. Elas, também, nos lembram as caprichosas dimensões de nosso conhecimento e os misteriosos limites dos nossos poderes de descobrimento. — Daniel Boorstin¹

Perto de 3000 a.C., uma tribo de pastores atacou uma pequena comunidade de fazendeiros sumérios na época da colheita. De uma distância segura, usaram fundas, lanças e flechas que lhes possibilitaram um ataque surpresa. Os fazendeiros responderam aproximando-se dos atacantes com clavas. A clava — uma pedra arredondada presa a um bordão sólido, projetada para atingir a cabeça do oponente — foi a primeira arma especificamente construída para ser usada contra humanos. (Animais tinham crânios fortes e angulosos que raramente estavam em posição ideal para serem atacados por bastões.) Capazes de esmagar o crânio redondo e frágil de um homem que estivesse vindo em direção ao atacante ou fugindo, as clavas provaram ser muito eficientes.²

Não havia nada incomum em um ataque na época da colheita; as cabras e ovelhas dos pastores eram muito sensíveis a doenças e aos caprichos do tempo, e, dessa forma, a sobrevivência das tribos nômades exigia frequentes invasões para roubar grãos dos vizinhos lavradores relativamente mais bem abastecidos. Nessa batalha em especial, os pastores usavam uma peça estranha e cintilante semelhante a um capacete para protegê-los em parte. Golpes violentos e diretos das clavas, antes letais, agora apenas atordoavam, e muitos golpes simplesmente deslizavam sobre a superfície lisa do

protetor. Essa vantagem mudou radicalmente o equilíbrio de poder tático entre ambos os lados, permitindo aos pastores devastar os fazendeiros.

Após o ataque, fazendeiros sobreviventes examinaram os protetores de cabeça dos pastores mortos. Esses “capacetes” continham uma camada de meio centímetro de um bonito novo material alaranjado, ajustado sobre a cobertura de couro para a cabeça. Os fazendeiros nunca tinham visto cobre antes, pois ele não era produzido nas terras aluviais entre o Tigre e o Eufrates. Na verdade, os seus rivais nômades obtiveram o cobre de comerciantes que viviam perto de sua fonte a centenas de milhares de quilômetros a oeste, no deserto do Sinai. Não demorou muito para os fazendeiros sumérios conseguirem seus próprios suprimentos, permitindo-lhes criar clavas com pontas de cobre mais letais, às quais os pastores responderam com capacetes mais grossos. Assim nasceu a corrida armamentista, que até os dias de hoje conta com metais exóticos obtidos pelo comércio.³

Como esses fazendeiros e pastores obtiveram o cobre para seus capacetes, e como esse comércio foi conduzido por centenas de quilômetros entre suas fazendas, pastos e minas de cobre? Paleoantropologistas acreditam que o melhor lugar para começar é cerca de 60 a 80 mil anos atrás, quando as primeiras populações geneticamente modernas de humanos na África começaram a desenvolver ferramentas mais complexas, conchas furadas (presumivelmente usadas em colares) e a produzir imagens abstratas com pedaços de ocre vermelho. Há cerca de 50 mil anos, pequenas quantidades delas provavelmente migraram via Palestina para o Crescente Fértil e a Europa. Em algum ponto antes desse trecho, a linguagem se desenvolveu, possibilitando comportamentos mais complexos, unicamente “humanos”: ossos de animais habilmente esculpidos, ferramentas de chifres, pinturas rupestres, esculturas e refinadas tecnologias de projéteis, como o *atlatl*, um bastão especialmente criado para melhorar o alcance e a pontaria da lança. Essas habilidades cada vez mais sofisticadas provavelmente possibilitaram ainda outra atividade característica dos modernos humanos: o comércio de longa distância das novas armas, ferramentas e bugigangas.⁴

Historiadores, por outro lado, tradicionalmente começam com a descrição de Heródoto, escrita em torno de 430 a.C., do “comércio silencioso” entre os cartagineses e “uma raça de homens que vivia em uma parte da Líbia atrás das Colunas de Hércules” (o Estreito de Gibraltar), provavelmente hoje os africanos ocidentais:

Ao chegar neste país, (os cartagineses) descarregaram seus bens, organizaram-nos ordenadamente ao longo da praia e, então, voltando aos seus barcos, criaram uma fumaça. Ao vê-la, os nativos desceram à praia, colocaram no chão uma quantia em ouro em troca das mercadorias e se afastaram. Os cartagineses voltavam à terra e olhavam para o ouro: se achassem que era uma quantia justa por seus artigos, eles o reuniam e iam embora; se, ao contrário, parecia muito pouco, voltavam a bordo e esperavam, e os nativos vinham e adicionavam ouro até que ficassem satisfeitos. A honestidade é perfeita em ambos os lados. Os cartagineses nunca tocavam o ouro até que equivalesse ao valor que tinham pedido pela venda, e os nativos nunca tocavam os bens até que o ouro fosse levado embora.⁵

Infelizmente, a descrição da seriedade apresentada por Heródoto em cada lado tem um quê de mitológico.⁶ No entanto, ele captou o cenário básico de modo adequado. Em alguma ocasião não registrada nas profundezas da pré-história, um homem, ou vários homens, iniciou um comércio de longa distância enfrentando o oceano em barcos.

É provável que a fome tenha impellido os homens para aquelas embarcações primitivas. Vinte mil anos atrás, o norte da Europa parecia-se com a moderna Lapônia: um panorama frio, não cultivado, pontilhado com poucas e menos árvores do que existem ali hoje. O primeiro *Homo sapiens* da Europa, provavelmente tendo acabado de derrotar seus rivais neandertais, subsistiu alimentando-se de presas grandes, principalmente alces. Mesmo sob circunstâncias ideais, caçar esses animais velozes com lanças, arcos e flechas é um empreendimento incerto. O alce, contudo, tem uma fraqueza que o ser humano explora sem piedade: ele é um mau nadador. Quando na superfície, ele fica extremamente vulnerável, movendo-se devagar com a galhada ereta enquanto luta para manter o focinho acima da água. Em determinado ponto, algum gênio da Idade da Pedra deu-se conta da enorme vantagem que ele teria em deslizar sobre a superfície da água e construiu o primeiro barco. Quando a presa, facilmente dominada e abatida, era puxada a bordo, levar sua carcaça de volta ao acampamento da tribo era muito mais fácil por barco do que por terra. Não demorou muito para que os homens aplicassem essa vantagem a outros bens.

Pinturas rupestres e vestígios marítimos espalhados sugerem que barcos apareceram primeiro no norte da Europa por volta de 15 mil anos atrás. Essas primeiras embarcações eram feitas com pele de animais costuradas sobre estruturas rígidas (geralmente galhadas) e eram usadas para caça e

transporte, mais comumente com um remador na parte posterior e um caçador ou passageiro armado na frente. Não é acidente que a agulha de costura feita com ossos de alces apareça simultaneamente nos registros arqueológicos, já que eram necessárias para a costura das peles que revestiam as embarcações. Esses primeiros barcos são anteriores às mais “primitivas” pirogas, pois o frio das estepes do norte da Europa não produzia árvores grossas o suficiente para acomodar um caçador coberto de peles.

Apenas os resquícios mais duráveis, principalmente ferramentas de pedra, sobreviveram para oferecer vestígios sobre a natureza do primeiro comércio de longa distância. Uma das primeiras mercadorias comercializadas por barco deve ter sido a obsidiana, uma pedra vulcânica preta (na verdade, um vidro), preferida por paisagistas e jardineiros em todo o mundo. O homem pré-histórico a valorizava não só por suas propriedades estéticas, mas por ser facilmente partida e transformada em ferramentas de corte e armas. O valor histórico da obsidiana reside em dois fatos: primeiro, é produzida apenas em alguns sítios vulcânicos e, segundo, com o uso das técnicas sofisticadas de impressão digital atômica, amostras individuais podem ser rastreadas às suas origens vulcânicas originais.

Lascas de obsidiana de mais de 12 mil anos encontradas na caverna Franchthi, no continente grego, originaram-se do vulcão da Ilha de Milos, a 160km do litoral. Esses artefatos devem ter sido carregados em barcos, no entanto, não existem vestígios arqueológicos, fragmentos literários ou mesmo tradições orais que nos informem como a obsidiana foi de Milos ao continente. Essas lascas foram levadas por mercadores que as trocavam por produtos locais, ou foram simplesmente recolhidas por expedições de comunidades do continente que as valorizavam?

Impressões digitais atômicas de obsidianas foram usadas para examinar fluxos de materiais em regiões tão díspares quanto o Crescente Fértil e o Yucatán. No Oriente Médio, o pesquisador Colin Renfrew combinou sítios com fontes datadas de cerca de 6000 a.C. A quantidade de obsidiana medida a cada sítio de escavação caiu drasticamente com a distância de sua fonte, sugerindo que isso foi resultado de comércio. Por exemplo, todas as lascas de pedras encontradas em sítios da Mesopotâmia vieram de um de dois sítios na Armênia. Em um sítio a 400km de sua fonte vulcânica, cerca de 50% de todas as pedras lascadas encontradas eram obsidiana, enquanto em um segundo sítio, a 800km de distância da fonte, apenas 2% das pedras lascadas eram obsidiana.⁷

Essas rotas de obsidiana da Idade da Pedra colocam em uma perspectiva moderna os custos do comércio pré-histórico. Transportar uma carga de obsidiana entre a Armênia e a Mesopotâmia era o equivalente pré-histórico de enviar um presente de Natal de Boston para Washington, D.C. Mas em vez de pagar alguns dólares e entregar o pacote a um funcionário de uniforme cáqui, esse transporte antigo consumia dois meses (incluindo a viagem de volta) do trabalho de um único comerciante — aproximadamente, cerca de US\$5 mil a US\$10 mil em valores atuais.

Com o advento da agricultura, essa nova tecnologia marítima espalhou-se a agricultores sedentarizados, que adotaram o desenho pele-e-estrutura para viagens fluviais. Iniciou-se um padrão de comércio que permaneceria inalterado por milhares de anos: comerciantes de comunidades agrícolas avançadas transportariam rio abaixo grãos, animais de criação e itens básicos manufaturados, como tecidos e ferramentas, para trocá-los por outros artigos dos caçadores-coletores, principalmente peles de animais. Arqueólogos geralmente encontram vestígios desses mercados pré-históricos em pequenas ilhas fluviais desarborizadas. Isso não é coincidência; esses locais não só aproveitavam o transporte fluvial, mas também minimizavam a possibilidade de emboscadas bem-sucedidas.

Lâminas de machados e enxós (cinzel), datadas de cerca de 5000 a.C., sobrevivem como principal evidência desse comércio navegável na Idade da Pedra. Arqueólogos identificaram pedreiras nos Balcãs como fonte do material para machados e lâminas, dos quais são encontrados fragmentos por todo o caminho da foz do Danúbio no Mar Negro até o Mar Báltico e o Mar do Norte. Esses artefatos de pedra duráveis, encontrados longe de suas fontes identificáveis únicas, provam um vivo comércio de longa distância de uma rica variedade de artigos.⁸

O transporte pela água é naturalmente mais barato e eficiente do que por terra. Um cavalo de tração carrega cerca de 100 quilos nas costas. Com a ajuda de uma carroça e uma boa estrada, esse número chega a 2 mil quilos. Com o mesmo gasto de energia, o mesmo animal pode arrastar até 30 mil quilos ao longo de um caminho de sirga, uma carga que pode ser levada por pequenos barcos antigos.⁹

Heródoto também descreveu embarcações semelhantes com peles costuradas carregando vinho “embalado em barris de troncos de palmeiras”. Os navios eram “redondos, como um escudo”, feitos de pele e propulsionados por dois mercadores armênios pelo Eufrates até a Babilônia. Aqui, então,

está o descendente direto do primeiro navio de carga usado no comércio marítimo, uma embarcação de formato arredondado — e, assim, lenta — de modo a acomodar o máximo de carga com a menor tripulação possível e o mínimo de material de construção. (Em comparação, desde os tempos antigos, os navios de guerra eram estreitos e rápidos, com menos capacidade de carga.)

Os maiores carregavam cerca de 14 toneladas e levavam vários burros, de modo que, no final da jornada, as estruturas de madeira pudessem ser raspadas, e as valiosas peles, embaladas e levadas de volta à Armênia nas bestas. Heródoto explica:

É praticamente impossível remar rio acima por causa da força da corrente, e é por esse motivo que os barcos são construídos com peles, em vez de madeira. Na Armênia, com seus burros, os homens constroem outro lote de barcos com o mesmo design.¹⁰

Depois de voltar da Armênia, os fazendeiros reajustavam as peles sobre novas estruturas e carregavam os botes com nova carga, e a jornada de vários meses até os centros de troca recomeçava. Sem dúvida, os caçadores-coletores e fazendeiros da Idade da Pedra do norte da Europa também remavam com seus bens corrente abaixo e carregavam a embarcação corrente acima da mesma forma.

Foi assim que o comércio provavelmente começou, embora o desejo de atacar (ou defender) o território tenha se originado como um dos primeiros e mais duradouros motivos da história — a troca de grãos de comunidades produtoras mais avançadas vivendo em áreas aluviais por metais, geralmente encontrados em locais menos férteis.

Há cerca de 6 mil anos, o homem descobriu como purificar o minério de cobre abundante encontrado logo abaixo das camadas de puro metal das primeiras minas virgens. Não muito tempo depois, as minas de Ergani, nas montanhas de Anatólia (a parte asiática da Turquia), começaram a transportar cobre para os primeiros assentamentos em Uruk (onde hoje é o sul do Iraque, a cerca de 160km a oeste de Basra). O Rio Eufrates ligava Ergani e Uruk, e, embora as embarcações na época pudessem facilmente carregar várias toneladas de cobre rio abaixo para Uruk em algumas semanas, o transporte de centenas de toneladas de grãos para Anatólia, contra a corrente, teria sido muito mais problemático.¹¹

Mais tarde, as civilizações da Mesopotâmia aproveitaram as fontes minerais com localização mais favorável no Golfo Pérsico. A aparência dos registros escritos antes de 3000 a.C. oferece leves vislumbres de um comércio maciço de cobre e grãos que floresceu ao longo dessa rota. A terra do leite e do mel dos antigos mitos sumérios era um lugar conhecido como Dilmun, celebrada por sua riqueza e, provavelmente, localizada onde hoje é o Bahrein. Porém, sua prosperidade não veio de seu solo relativamente fértil, mas da posição estratégica como posto de comércio para o cobre produzido na Terra de Magã, onde hoje fica Omã, exatamente na entrada do Golfo Pérsico, no Estreito de Ormuz.



Não longe da moderna Qalat al-Bahrain [Forte do Bahrein], a escavação arqueológica do provável local da antiga Dilmun rendeu um imenso tesouro de objetos da Idade do Bronze. O sítio cobre apenas 50 acres, mas continha uma população de cerca de 5 mil pessoas, provavelmente mais do que poderia ter sido sustentado pelo interior agrícola da cidade. Textos cuneiformes registraram que pequenos carregamentos, geralmente formados por algumas toneladas de cevada, começaram a percorrer o Golfo em direção a Dilmun e Magã por volta de 2800 a.C. No final do milênio, essas cargas de grãos aumentaram até várias centenas de toneladas por carregamento. Em

um ponto surpreendentemente prematuro, a história oferece um equivalente antigo a Las Vegas — uma grande população vivendo em uma região relativamente árida, cuja sobrevivência dependia de grandes quantidades de alimento importadas de centenas de quilômetros de distância.¹²

A escavação em Dilmun oferece uma visão incrível e, às vezes, altamente pessoal do que pode ter sido o comércio sumério de grãos e cobre no Golfo Pérsico. A cidade encontrava-se em uma ilha suprida por uma generosa fonte que fornecia o que os antigos chamavam de água “doce” ou potável. Em 2000 a.C., os muros da cidade cercavam uma área de tamanho quase igual à maior cidade da Mesopotâmia, Ur. Em seu centro estava a praça municipal, em cuja uma das extremidades se encontrava o portão que abria para o mar; no outro lado estava um prédio cheio de selos e balanças, quase certamente a alfândega. Altas pilhas de cestos ficariam ao redor da praça repletos de cevada e tâmaras das margens do Tigre; a carga mais preciosa — tecidos da Mesopotâmia, marfim e lingotes de cobre com destino a Ur — ficava do lado de fora da alfândega, guardada por marinheiros nervosos, enquanto seus oficiais discutiam, subornavam e convenciam os funcionários em seu interior.

Se o ano fosse 1800 a.C., esses lingotes provavelmente estariam destinados aos armazéns de Ea-nasir, o maior comerciante de cobre em Ur, onde os arqueólogos descobriram um grande depósito de tabuletas de argila detalhando as estratégias desse comércio.¹³ Uma tabuleta registra o carregamento de 20 toneladas do metal; outra mostra a reclamação de um cliente chamado Nanni:

Você disse, “Darei bons lingotes para Gimil-Sin”. Isso foi o que você disse, mas não foi o que fez; você ofereceu lingotes de má qualidade ao meu mensageiro dizendo, “É pegar ou largar”. Quem acha que sou para ser tratado dessa forma? Não somos ambos cavalheiros?¹⁴

A curiosidade e motivação do primeiro artesão em metal que produziu cobre nos armazéns em Ea-nasir deve ter sido notável. O processo em que enxofre, oxigênio, cloro ou carbonato, dependendo do tipo de metal, são removidos dele para produzir um metal puro — fusão — surgiu primeiro por volta de 3500 a.C. Os metalúrgicos do Crescente Fértil logo começaram a combinar o cobre local com um metal exótico importado, o estanho. Não só a nova liga de cobre-estanho martelado era tão dura e durável quanto a anterior de cobre-arsênico e cobre-antimônio, mas ela fundia a uma tempe-

ratura muito menor do que o cobre puro. Melhor ainda, não borbulhava e, dessa forma, era facilmente moldada.

A nova liga mágica era o bronze, e rapidamente se tornou o padrão para uma ampla série de armas, utensílios de cozinha, objetos cerimoniais e implementos agrícolas. Não coincidentemente, as primeiras dinastias sumérias de Ur, pioneiras na organização da agricultura, também foram as primeiras a descobrir a razão ideal entre o cobre e o estanho, de dez para um, por volta de 2800 a.C.¹⁵

Somente duas coisas se sabem sobre o suprimento de estanho dos sumérios: ao contrário do arsênico e do antimônio, que eram baratos e encontrados localmente, o estanho era muito caro e difícil de adquirir, e percorria-se grandes distâncias para chegar até eles. O preço do estanho era dez vezes o do cobre, uma proporção que se manteve até no início do século XX. Mas de onde vinha o estanho? A Britânia e a Cornualha começaram a produzir estanho antes de 2000 a.C., mas só há registros de navegação além das colunas de Hércules (o Estreito de Gibraltar) por volta de 450 a.C., quando um navegador fenício, Himilcão, aventurou-se em mar aberto no Atlântico e trouxe de volta estanho das minas no norte da Europa.¹⁶ Historiadores conjecturaram que o estanho viajou do norte da Europa até o Crescente Fértil por várias rotas terrestres pela França, especialmente ao longo do vale do Rio Garona, que corre para o noroeste de sua fonte nas montanhas costeiras acima do Mediterrâneo até a moderna região de Bordeaux, no Atlântico. Nesse período, a Ásia Central também fornecia o precioso metal. Provavelmente as três rotas eram usadas — pelo mar, via Gibraltar, por terra, pela França e a Ásia Central.

Em vários lugares, arqueólogos descobriram vestígios incríveis. Em 1983, o arqueólogo marinho Don Frey mostrava alguns slides para caçadores de esponjas turcos, que muitas vezes fornecem informações aos estudiosos sobre destroços de naufrágios. Depois da apresentação, um deles contou a Frey sobre uma pilha de lingotes no fundo do oceano na base de um penhasco na cidade costeira turca de Bodrum, em um sítio chamado Uluburun. Uma expedição ao local descobriu um naufrágio de cerca de 1350 a.C. que levava um imenso carregamento antigo: marfim de elefantes e hipopótamos, vidro antigo e uma enormidade de lingotes de cobre. Entre esses artigos exóticos, eles também encontraram alguns fragmentos de lingotes de estanho, as mais antigas amostras conhecidas do metal. Os arqueólogos calculam que cerca de uma tonelada de estanho afundou com

o barco, além de dez toneladas de cobre. Esse cálculo corresponde à razão ideal de cobre para estanho no bronze: dez para um.¹⁷ A nacionalidade da embarcação e a fonte do estanho continuam desconhecidas.¹⁸

As evidências do comércio de estanho de longa distância no mundo antigo parecem e são altamente especulativas. Desde as primeiras tabuletas cuneiformes sumérias que datam de 3300 a.C. — logo após as primeiras evidências da fusão de cobre, mas antes do surgimento do bronze —, temos apenas escassas evidências arqueológicas do comércio de bens antes dessa data. Mas se houve um comércio de longa distância de estanho por volta de 3000 a.C., também deve ter existido um escambo de longa distância de outros materiais valiosos, como linho, incenso, mirra, tigres, penas de avestruz e milhares de outras imagens, de sons e cheiros hoje perdidos na história.

Apesar das preocupações ocidentais modernas sobre a dependência do petróleo de regiões politicamente instáveis do planeta, as dificuldades da antiga Mesopotâmia eram muito piores. Os planaltos aluviais entre os rios tinham apenas água e solo em excesso e rendiam uma abundância de cevada, trigo sarraceno, peixe e lã. A esse berço da civilização antiga, porém, faltavam quase todos os materiais estratégicos da época: metais, grandes toras de madeira e até pedras para construção. A sobrevivência das grandes nações da Mesopotâmia — os sumérios, os acádios, os assírios e, finalmente, os babilônios — dependia da troca dos alimentos excedentes por metais de Omã e do Sinai, granito e mármore da Anatólia e Pérsia e madeira do Líbano.

À medida que os limites dessas civilizações se estenderam ao longo das eras seguintes, o mesmo ocorreu com o comércio de longa distância. No quarto milênio a.C., o Crescente Fértil não era a única região de comunidades unidas; atividades administrativas, religiosas, militares e agrícolas organizadas também começaram a aparecer no vale do Indo, onde hoje se encontra o Paquistão. Mesmo antes de registros escritos, há evidência de comércio entre essas duas regiões. Arqueólogos descobriram lamparinas e canecas na Mesopotâmia datadas do final do quarto milênio a.C. e feitas de conchas encontradas somente no Oceano Índico e no Golfo de Omã. Como os custos de transporte nessas rotas devem ter sido astronômicos, não é de surpreender que essas conchas tenham sido encontradas só em palácios ou nos túmulos de indivíduos de elevado nível social.

Em 2500 a.C., os gostos tinham mudado, assim como os símbolos de status — jarras, ferramentas e joias feitas de cobre — substituíram canecas

de conchas e lamparinas. Nesse primeiro estágio, os custos do transporte marítimo ainda eram proibitivos, e pessoas comuns usavam ferramentas de pedra, não de metal. Mesmo que tivessem condições de adquirir implementos superiores de cobre, esses produtos caros provavelmente eram reservados às elites governantes e aos militares.

Mais quinhentos anos, e o metal tornou-se mais abundante e ferramentas de cobre finalmente passaram a ser amplamente usadas na Mesopotâmia. Devido ao seu alto valor, ele foi usado como moeda de troca (juntamente com gado e grãos) durante toda a Idade do Bronze. Vários séculos depois, por volta de 2000 a.C., o aumento de peças feitas de cobre desvalorizou o metal. Essa abundância obrigou a uma mudança para o uso da prata como meio de troca, ou, como o chamamos hoje, “dinheiro”.

O surgimento da prata como moeda internacionalmente reconhecida impulsionou o comércio, pois facilitava a compra e a venda de outros artigos. Sem ela, o comércio exigia troca entre pares de mercadorias. Por exemplo, com dez itens diferentes, existem 45 pares de troca possíveis (e, portanto, preços). O uso disseminado das moedas de prata, em comparação, requer somente 10 diferentes preços — um para cada item diferente. Além disso, a subjetividade de decidir se uma vaca valia 50 ou 55 galinhas tornou o escambo um meio contestável em grandes transações.

Nanni e Ea-nasir, os dois mercadores que conhecemos algumas páginas atrás, testemunharam o surgimento dos primeiros mercados financeiros. Homens de negócios que comandavam o comércio de metais e grãos, os assim chamados *alik-Dilmun* (literalmente, “os empreendedores de Dilmun”), tinham que comprar grandes quantidades de produtos agrícolas e então equipar e tripular navios grandes o bastante para transportá-los a Dilmun. Para tanto, precisavam de capital de investidores externos, que, por sua vez, esperavam um lucro considerável. Um contrato realizado em uma tabuleta de argila nos proporciona uma rara imagem desse tipo de transação financeira, um empréstimo de um homem rico identificado como “U” com dois parceiros comerciais, “L” e “N”:

Duas *minas* de prata (que valem) cinco *gur* de óleo e trinta vestes para uma expedição a Dilmun para lá comprar cobre para a parceira de L e N... Após o término seguro da viagem, U não reconhecerá perdas comerciais; os devedores concordaram em satisfazer U com quatro *minas* de cobre para cada *shekel* [medida de peso] de prata como preço justo.¹⁹

Em outras palavras, U emprestou aos comerciantes L e N 120 shekels (duas minas) de prata, pelos quais espera receber em pagamento 480 minas (cerca de 1/4 de tonelada) de cobre; se a viagem fracassar, os comerciantes L e N absorverão a perda.

Embora esteja claro que havia muita importação na Mesopotâmia, incluindo marfim, joias, escravos, perfumes e óleos, sabemos muito menos sobre o que era exportado, além de grãos. Como a Mesopotâmia era a área agrícola mais rica do mundo, deve ter exportado grandes quantidades de “produtos invisíveis”, como peixes e lã.²⁰ O historiador Christopher Edens nota que nosso conhecimento sobre o início do comércio para o norte e o sul do Tigre e do Eufrates é unilateral e construído em uma estreita base de documentos em número reduzido e com contextos díspares. Os documentos econômicos refletem o comércio da Mesopotâmia, mas não empreendimentos estrangeiros. Outras fontes mostram a chegada de embarcações estrangeiras, mas não revelam sua carga.²¹

Mesmo assim, fragmentos históricos sugerem um sistema de estradas e rotas marítimas ao longo de um arco de quase 5 mil quilômetros, que se estendia das montanhas da Anatólia, a sudeste pela Mesopotâmia e o Golfo Pérsico, para o leste perto do litoral do Oceano Índico e a nordeste até o atual Vale do Indo, no Paquistão.²² O comércio nessa ampla rede — a versão 1.0 da Organização Mundial do Comércio, se preferir — deve ter sido indireto (como seriam conexões muito posteriores entre a Roma Imperial e a China Han), envolvendo dezenas, se não centenas de segmentos de jornada individuais, intermediários e transações. Embora os anatólios e o povo do Vale do Indo conhecessem os produtos uns dos outros, não se sabe se chegaram a se conhecer pessoalmente. Em vez disso, eles teriam sido separados por inúmeros intermediários desconhecidos. Sempre que possível, os comerciantes exploravam a eficiência do transporte marítimo; onde era inexistente, usavam o primeiro animal domesticado para transporte, o burro de carga.²³

Funcionários do governo e dos templos na Suméria e no Egito realizavam essas primeiras transações, mas em 2000 a.C. o comércio sumério de longa distância tinha caído nas mãos principalmente de particulares (como as de Ea-nasir), enquanto no Egito ele permaneceu sob direção do Estado. Não está claro se esse arco comercial de mais de 4 mil quilômetros foi a origem da primeira das “diásporas de comércio” — colônias permanentes de mercadores estrangeiros que facilitaram o comércio entre seus lares nativos e adotados, intermediários confiáveis nas cidades nas quais eram hóspedes, assim como em sua terra natal.