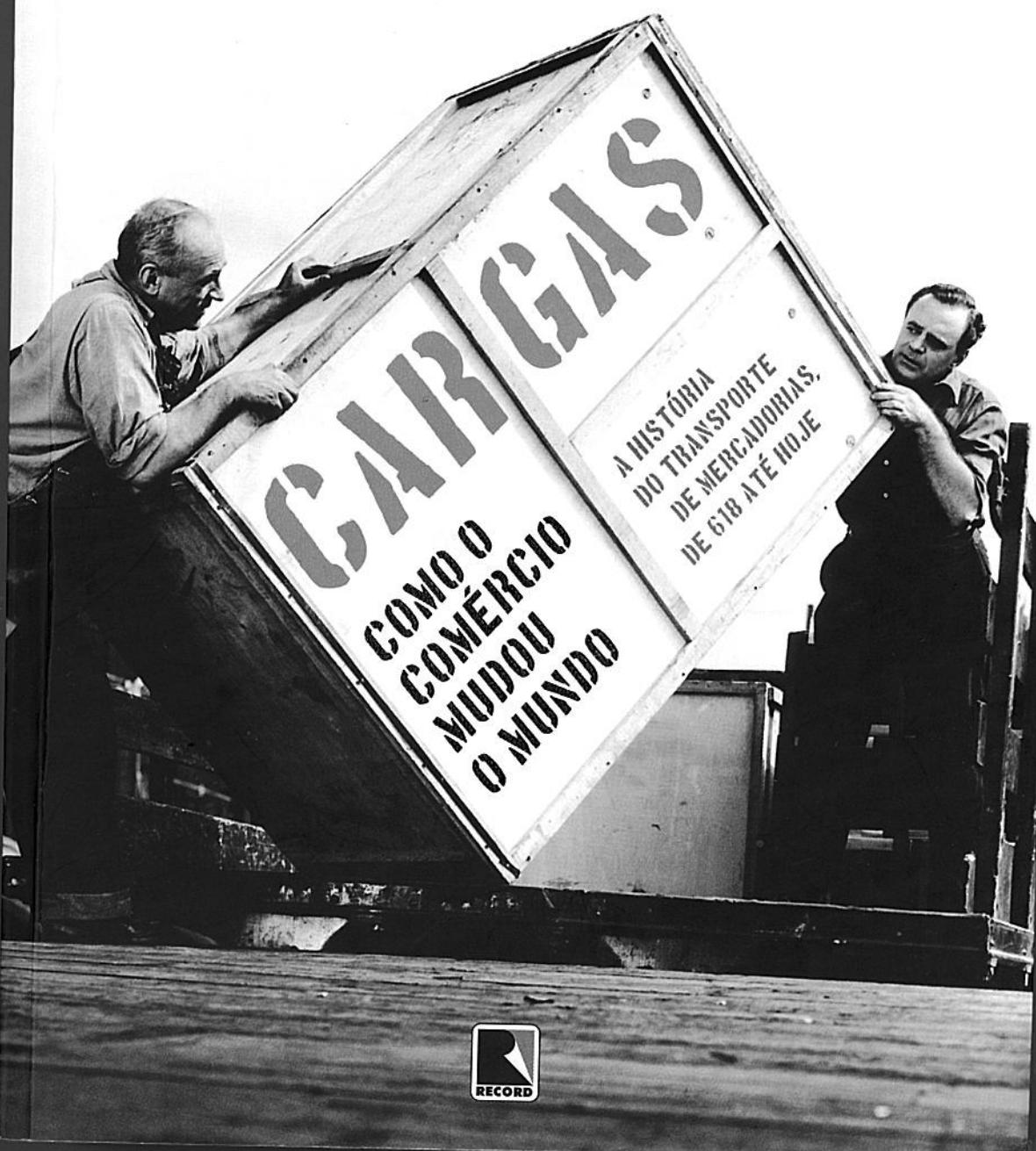


GREG CLYDESDALE



CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA FONTE
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

Clydesdale, Greg
Cargos: como os negócios mudaram o mundo / Greg Clydesdale; [tradução Dinah Azevedo]. – Rio de Janeiro: Record, 2012.

Tradução de: *Cargoes: how business changed the world*
ISBN 978-85-01-08573-3

1. Transporte de mercadorias – História. 2. Comércio internacional I. Título.

CDD: 382.0'9
CDU: 339.5

396

Introdução

9	
23	1. As riquezas do Oriente
51	2. Têxteis e especiarias
75	3. Deus, ouro e glória
107	4. Os industriais do norte
131	5. A crise na Espanha e a Idade de Ouro holandesa
145	6. A riqueza dos holandeses
169	7. A Grã-Bretanha domina os sete mares
199	8. Mudanças no Ocidente
213	9. Mudanças no Oriente
239	10. A Terra do Sol Nascente
263	11. A era corporativa
289	12. Carvão, petróleo e um ritmo mais veloz de mudança
319	13. Tsunami no Pacífico
355	14. Um mundo em processo de transformação acelerada
369	<i>Notas</i>
403	<i>Bibliografia</i>
427	<i>Índice onomástico</i>



EDITORA AFFILIADA

adimento direto ao leitor:

reto@record.com.br ou (21) 2585-2002

um leitor preferencial Record.
astre-se e receba informações sobre nossos
amentos e nossas promoções.

INTRODUÇÃO

O transporte de cargas para terras distantes estimula poderosamente a imaginação. O poema de John Masefield apresenta uma visão romântica dos navios e dos negócios ao longo das eras; as cargas exólicas, as praias de palmeiras verdes. Mas acaba preso a um preconceito emocional. Suas cargas do passado são maravilhosas, os barcos imponentes, ao passo que os navios modernos são sujos e carregam bandejas de metal barato. O decorrer do tempo não foi tão negativo assim e os economistas têm condições de pintar um quadro mais alegre, mesmo que seja menos colorido. O transporte de cargas enriquece a vida dos que as mandam e dos que as recebem. Criou uma economia global em que mais gente vive com mais conforto do que em qualquer outra época da história.

O poema de Masefield revela outro preconceito, este agora em comum com os economistas. Sua visão do comércio tem um preconceito ocidental: não menciona as riquezas do Extremo Oriente. Podemos dar licença poética a Masefield, mas os economistas não têm desculpa. Uma visão preconceituosa do passado pode nos levar a tomar um caminho errado para o futuro. A supremacia econômica do Ocidente é um fenômeno relativamente recente e ignorarmos a verdade por nossa conta e risco.

Quando Marco Polo visitou a China no fim do século XIII, estava visitando a nação mais rica do mundo. A China possuía o sistema agrícola mais produtivo da época, suas indústrias criavam os produtos tecnológicos mais avançados que havia, enquanto o vasto mercado da nação gerava um grau sem precedentes de atividade econômica. A China poderia ser definida como líder mundial em termos de tecnologia e indústria e também de

qualidade de vida. Mas, nos séculos seguintes, a China caiu em desgraça. Tal foi a extensão do seu declínio que, em meados do século XX, tinha-se tornado um dos países mais pobres do mundo. A decadência econômica da China trouxe também uma redução de sua influência cultural, política e militar, e seu lugar foi assumido por outras nações, em particular pela Grã-Bretanha e pelos Estados Unidos, que, em sua época de supremacia, também tiveram o mais robusto setor comercial do mundo.

Ao entrarmos no século XXI, o Oriente está de novo em ascensão e somos obrigados a enfrentar uma questão muito antiga: por que os países ficam ricos ou pobres?² Será que o Ocidente pode acordar um belo dia e descobrir que perdeu o que antes considerava ponto pacífico? As consequências de uma mudança desse calibre são imensas, pois a prosperidade econômica, além de ter grande impacto sobre nossa vida, também é a base do poder militar e político. A natureza mutável do comércio e da indústria é importante não só em si mesma, mas também por causa de suas implicações.

Muitos livros tentaram explicar a riqueza das nações, mas a maior parte deles sofre de um foco eurocêntrico. Livros como *The Rise of the Western World* [A ascensão do mundo ocidental], de Douglass North e Robert Thomas, e *How the West Grew Rich* [Como o Ocidente enriqueceu], de Nathan Rosenberg e L.E. Birdzell Jr., concentraram-se explicitamente no Ocidente, uma vez que, nos últimos 300 anos, as nações ocidentais foram as mais bem-sucedidas em termos de geração de riqueza. Mas, ao limitar seu estudo ao período da supremacia ocidental, esses livros deixaram de explicar alguns dos aspectos mais importantes da mudança. Até David Landes, o respeitado historiador econômico da Universidade de Harvard, caiu nessa armadilha. Em seu livro *The Wealth and Poverty of Nations* [A riqueza e a pobreza das nações], seu foco são os pontos fortes da cultura e das instituições do Ocidente que culminaram na Revolução Industrial. Mas isso ignora o fato de que a China e a Índia tiveram indústrias prósperas muito tempo antes da Europa. Landes reconhece que os mercadores indianos enriqueceram, mas sua explanação subestima dramaticamente o talento comercial dos indianos.

Como foi, então, que mercadores, banqueiros e financistas conseguiram enriquecer? A resposta é que eles punham ovos de ouro. Pagavam e subornavam, acumulavam e dividiam; e, quando morriam, a família escondia a riqueza o máximo que podia.¹

Landes trata os chineses com mais respeito, reconhecendo que tiveram uma economia sofisticada. No entanto, com referência ao declínio da China no século XX, ele diz que “o mistério está no fato de a China não ter conseguido realizar seu potencial”.² A ironia é que, se voltarmos no tempo até 1500, a China estava tão à frente da Europa que o mistério consistiria no fato de o Ocidente não ter realizado seu potencial. Comparada com os grandes mercados da Ásia, a Europa não tinha muito com que impressionar. Vasco da Gama descobriu isso em sua primeira visita ao Oriente. Quando chegou à Índia, nos mais modernos navios europeus, os habitantes locais tiraram dos produtos que ele ofereceu ao comércio. Sugeriram-lhe que lhes oferecesse ouro em lugar das mercadorias. Na verdade, os europeus dependentiam durante séculos — até a Revolução Industrial — dos lingotes de ouro e prata para pagar as importações da Ásia.

Este livro tenta apresentar um quadro mais completo da face mutável da riqueza global. Começa na época em que “as riquezas do Oriente” causavam inveja a todo mercador europeu e, nos séculos seguintes, vemos a liderança econômica mudar das mãos de um país para outro. Ao longo de todo esse processo, os oceanos do mundo são dominados, oferecendo as primeiras conexões do que viria a se tornar a economia global. Cada novo líder introduz tecnologias e conhecimentos que fazem do mundo um lugar menor.

À medida que os oceanos do mundo foram se aproximando uns dos outros, cada nação surfou sua onda econômica individual, tomando caminhos que às vezes levaram à riqueza e outras, à pobreza. Se não quisermos repetir as experiências das nações que entraram em decadência antes de nós, temos de compreender o protótipo dessas mudanças.

Este livro explica como o comércio mudou ao longo do tempo e deu forma ao mundo em que vivemos. Não deve ser interpretado como um

louvor monólítico ao materialismo. O crescimento econômico nunca é homogêneo ou regular, e muita gente dos países desenvolvidos não desfruta a riqueza de alguns. Às vezes, as empresas causaram efeitos negativos irreversíveis no meio ambiente e, recentemente, muitos cientistas associaram as alterações climáticas à produção industrial. Esses efeitos negativos estão bem-documentados e, por conseguinte, não precisam ser repetidos neste livro, que tem outros objetivos. Este livro explora a maneira pela qual o comércio mudou o mundo nos últimos 800 anos, envolvendo o globo em uma rede de troca que melhorou a vida de seus habitantes.

Cargas mostra a ascensão e a queda das nações mais ricas da história, da China da dinastia Sung ao Japão e aos Estados Unidos de nossos dias, nações que, em momentos diferentes, encontraram novas formas de criar riqueza e desenvolver culturas econômicas bem-sucedidas. Vemos um grande número de indústrias em atividade, entre as quais a ceramista, a têxtil e a automobilística. Mas, para identificar claramente alguns traços recorrentes, é necessário acompanhar bem de perto a trajetória de um determinado setor. Para isso foi escolhido aqui o dos transportes.

Há várias razões para a escolha dos transportes. Em primeiro lugar, é uma área de atividade econômica muito antiga, de modo que há dados históricos consideráveis à nossa disposição. Em segundo lugar, os transportes têm uma natureza internacional que nos possibilita fazer uma comparação entre as lideranças comerciais das nações. Finalmente, o transporte é aquele setor responsável pelas cargas e, por isso, lança luz sobre as atividades comerciais à sua volta. O setor dos transportes existe em um grande número de ambientes, contextos históricos e culturas, revelando as forças que agiram para levá-los ao êxito ou ao fracasso.

Nos capítulos que se seguem, passamos da China da época de Marco Polo para a grande Companhia das Índias Ocidentais até chegarmos a Astor, Vanderbilt, a família Toyota, do Japão, e Andrew Grove, da Intel. Com isso, este livro mostra de que maneira o comércio mudou ao longo do tempo e como traçou o caminho para a globalização. O resultado é uma visão global da evolução econômica e das mudanças da vida dos povos de nosso planeta.

Ao buscar uma explicação para a riqueza das nações, em geral começamos com Adam Smith, o pai da economia moderna, que deu aulas na Universidade de Glasgow em meados do século XVIII. Mas até o fato de começar com Smith indica um preconceito eurocêntrico, porque, 400 anos antes de Smith escrever qualquer coisa, um intelectual muçulmano chamado Ibn Khaldun fez muitas das observações que depois se tornariam célebres com Smith. Ibn Khaldun nasceu em Túnis em 1332. Muito instruído, sua carreira política teve início aos 20 anos e duraria até 1375, quando começou a escrever a sua história do mundo. O primeiro volume, intitulado *Muqaddimah*, contém muitas das observações sobre economia que Adam Smith faria mais tarde.³

Para Ibn Khaldun, o principal motor da produção e da prosperidade era o trabalho humano: “Tudo vem de Deus. Mas o trabalho humano é necessário para [a sobrevivência do homem].” Para maximizar o produto do trabalho humano, as pessoas têm de se especializar e de cooperar:

[...] o que é obtido através da cooperação de um grupo de seres humanos satisfaz a necessidade de um número muitas vezes maior do que o desse grupo. Por exemplo: sozinho, ninguém consegue a quantidade de trigo necessária à sua alimentação. Mas quando seis ou dez pessoas — entre as quais um ferreiro e um carpinteiro para fabricar as ferramentas, e outros que se encarreguem dos bois, de arar o solo, de colher o grão maduro e de outras atividades agrícolas, realizadas com vistas a obter comida e a trabalhar nesse sentido, tanto individual quanto coletivamente — obtêm por meio do seu trabalho certa quantidade de alimento, essa quantidade de comida vai alimentar um número de pessoas muito maior do que o grupo original.⁴

A prosperidade aumenta quando as pessoas se especializam. Quando se concentram em um único trabalho, como arar o solo ou fabricar ferramentas, ficam mais hábeis e mais produtivas. Mas a especialização requer que as pessoas cooperem umas com as outras, e isso significa que o Estado deve desempenhar um papel importante no sentido de oferecer uma infraestrutura sólida e estabilidade política. Sem ordem e estabilidade política, os produtores não têm incentivo para trabalhar.

Ibn Khaldun enfatizava a ideia de que os aumentos da produtividade baseados na especialização são determinados pelo tamanho do mercado (ou pelo grau de civilização): “A respeito do nível de prosperidade e da atividade comercial que existe nelas, as cidades grandes e pequenas diferem de acordo com a discrepância entre seus graus de civilização.” Uma pessoa não pode se especializar em algo como o fábrico de ferramentas a menos que haja fregueses suficientes para elas, e é por isso que Khaldun sublinha que a produção é determinada pela população: quanto maior a população, tanto maior a produção. É por isso que esperamos uma prosperidade maior nas cidades do que no campo.

Por meio da especialização e da cooperação social, as pessoas conseguem uma produção muito maior do que a necessária para satisfazer suas necessidades pessoais, e esse excedente pode ser negociado com outras regiões. Os lucros do comércio permitem que as pessoas comprem bens e serviços importados, o que, naquela época, eram objetos de luxo. Para Ibn Khaldun, eram “as condições e os hábitos do luxo” que lançavam as bases do comércio. Não é por acaso que Ibn Khaldun fez essas observações quatro séculos antes de Adam Smith. A atividade do mercado islâmico era muito maior e muito mais próspera do que qualquer coisa que estivesse acontecendo na Europa nessa época. As observações de Adam Smith diziam respeito somente à Europa, onde observou os mesmos fenômenos em uma escala significativa em seu meio ambiente.

Se há um problema com o que Ibn Khaldun escreveu, é que ele se concentra demasiadamente no trabalho como fonte da prosperidade e ignora a importância dos recursos naturais. Os primeiros impérios podem todos atribuir sua prosperidade inicial à existência de recursos naturais favoráveis. Por exemplo: tanto a China quanto a Índia se beneficiaram dos sistemas fluviais que forneciam água e minerais para a agricultura, o que, por sua vez, permitia manter uma população grande. Por isso, os primeiros centros de população e civilização do mundo inteiro situaram-se todos onde havia bacias hidrográficas férteis. Isso pode explicar por que países como a China e a Índia têm populações tão grandes: são áreas extremamente férteis com sistemas fluviais dinâmicos. Mesmo hoje a China tem 2,5% da massa de terra do planeta, mas 20% de sua população.

O pensamento chinês sobre o comércio internacional nasceu do debate político sobre a questão de a China fazer negócios ou não com nações estrangeiras que considerava bárbaras. Embora a doutrina confucionista fosse tradicionalmente hostil aos mercadores, funcionários públicos progressistas como T'ang Shu e Chang Han, que escreveram em meados do século XVI, achavam que a China se beneficiaria com o comércio internacional. Defendiam o livre comércio por causa dos “benefícios mútuos” para todos os envolvidos. Esses benefícios mútuos reconhecem que as diferentes regiões têm bens diferentes com graus diferentes de abundância e que seria vantagem para as pessoas “trocarem o que têm pelo que não têm”. Outro funcionário público chinês que defendeu o comércio foi Lan Ting Yuan (1680-1733), que enfatizava que os países deviam comerciar mesmo que houvesse diferenças de custo entre eles. Observou que navios e arroz poderiam ser produzidos a preços menores no sudeste da Ásia do que na China, de modo que fazia sentido importá-los de lá. Por outro lado, a China produzia muitos bens manufaturados a baixo custo. Portanto, o comércio permitiria a ambas as populações se beneficiarem com as vantagens do custo absoluto.⁵

No Ocidente, foi só no século XVIII que Adam Smith apresentou o conceito de “vantagem absoluta”, segundo o qual uma nação deve exportar quando é o produtor de mais baixo custo do mundo. O livro de Adam Smith *A riqueza das nações* inspiraria outro inglês, David Ricardo, no campo dos estudos econômicos. Em 1817, Ricardo introduziu a ideia da “vantagem comparativa”, segundo a qual uma nação poderia abrir mão de sua vantagem de custo baixo em um setor se fosse mais competitiva na produção de outros bens. As vantagens da especialização são tão grandes que todos os países vão se beneficiar caso se concentrem no que fazem melhor, mesmo que outro produza mais barato. O conceito de vantagem comparativa tornou-se o alicerce do pensamento ocidental clássico sobre comércio internacional. Nossa compreensão do comércio e da riqueza aumentou dramaticamente a partir do século XIX. Uma população grande deixou de ser necessária para a produção das riquezas, desde que os países consigam acesso aos mercados por meio da exportação. Na verdade, em geral, os países

com as maiores populações estão entre os mais pobres. Não é necessário repassar aqui todas as teorias do comércio internacional, mas há um economista que vale a pena mencionar: Michael Posner, que trabalhou na Universidade de Cambridge. Em 1961, Posner sugeriu que o comércio é gerado por diferenças do ritmo e da natureza da inovação entre os países. A vantagem comparativa dos diversos setores é determinada pelo ritmo da mudança técnica em um ramo, resultante de diferenças de investimento. Desde então, grande parte da obra de economistas e analistas do comércio girou em torno da importância da inovação.

O comércio e a riqueza são impulsionados pela inovação: um novo produto, novos processos, novos mercados. No fim do governo da dinastia T'ang (618-907 d.C.) e da dinastia Sung (960-1279 d.C.), a China criou muitos produtos e processos novos que fizeram sua economia progredir, como aconteceu na Holanda em fins do século XVI e começos do século XVII. A época de liderança da Grã-Bretanha também resultou de um período de inovação. De ferrovias a fábricas, de porcelanas a barcos a vapor, foi uma era de inovação e aperfeiçoamentos. O historiador John H. Plumb chega a dizer que a palavra “aperfeiçoamento” foi o termo mais usado na Grã-Bretanha do século XVIII, seguido de perto por “novo método” e “última moda”. No fim do século XX, foram os japoneses que transformaram o *kaizen* (aperfeiçoamento constante) em uma filosofia empresarial que lhes deu o impulso para chegar à liderança global.

A história mostra que as nações mais ricas são aquelas que passaram por um período de inovação. Ironicamente, muitas delas começaram seus períodos de inovação imitando outras que tiveram um desempenho superior antes. Por exemplo: no começo do século XVII, quando os países europeus estavam começando a formar seus impérios marítimos, Francis Bacon afirmava que as três maiores invenções que o mundo conhecia eram a bússola, a imprensa e a pólvora. Essas invenções, que permitiram à Europa alcançar a supremacia global, foram todas elas criadas na China. Esse não é um fenômeno isolado. No fim do século XIX, os Estados Unidos imitaram tecnologias desenvolvidas na Europa e as aperfeiçoaram. Na segunda metade do século XX, muitas invenções americanas caíram

nas mãos magistras dos japoneses, criticados por serem capazes somente de imitar. Mas logo essa crítica deixou de proceder.

O preocupante é que nações que já foram prósperas podem passar por períodos de estagnação e decadência. À primeira vista, parece que a liderança industrial é um processo de inovação, inovação, supremacia e decadência. Quando um processo desses está em vigor, os economistas precisam ter uma compreensão maior das forças envolvidas para entender o desenvolvimento e a competição industrial.

Nem todas as inovações levam ao crescimento. Entre as primeiras compreensões a participar da Bolsa de Valores inglesa havia uma que se propunha fabricar balas de canhão quadradas e outra que queria extraír manteiga das faias. Para dar certo, as inovações têm de ser fiéis à premissa básica do comércio: “a criação e a troca de valor.” As cargas que atravessam os oceanos distantes o fazem porque alguém, em algum lugar, lhes dá valor. Com isso em mente, podemos dizer que as inovações que levam ao crescimento têm ao menos um de quatro aspectos: envolvem o desenvolvimento de recursos de formas que as pessoas valorizam; adicionam valor a produtos e serviços já existentes; conquistam mercados; ou reduzem custos de tal maneira que mais gente pode adquirir esses bens.

A história do mundo que se segue é uma história da criação e da troca de valores. Nossa história começa com “As riquezas do Oriente”, quando um jovem veneziano chamado Marco Polo chegou à China, onde encontrou uma economia dinâmica e flexível em que toda cidade, grande ou pequena, parecia “viver do comércio e da indústria”. A China construiu uma grande economia de mercado graças à sua população numerosa e à sua base agrícola. E, para coroar, também foram construídas redes de transporte e comunicação por meio das quais as mercadorias eram levadas de uma região para outra. Marco Polo viu os imensos juncos chineses que dominavam os oceanos orientais levarem bens manufaturados como seda e cerâmica para outros países da região.

No oceano Índico, entre os séculos XV e XVIII, o Guzerate também desenvolveu uma sólida economia de mercado em uma região extre-

rnamente fértil. Era uma economia de primeira linha: um sistema de artesãos, tecelões, tintureiros, representantes comerciais, mercadores e marinheiros extremamente especializados, todos eles contando uns com os outros para a sua prosperidade. Navios de Guzerate velejavam com o impulso dos ventos de monção, transportando tecidos, especiarias e produtos manufaturados de qualidade para as principais civilizações do oceano Índico. As redes marítimas foram as vias através das quais muitos mercadores fizeram fortuna.

A Europa precisou de tempo para desenvolver seu potencial comercial; mas, assim que o processo começou, ela criou as redes que fizeram do mundo um todo integrado. Com o fervor dos cruzados, os espanhóis e os portugueses capitalizaram-se graças às rotas comerciais traçadas por Cristóvão Colombo e Fernão de Magalhães para criar a primeira rede comercial verdadeiramente global. Dominaram o Atlântico e o Pacífico, constituindo novos mercados e desenvolvendo os recursos recém-descobertos. Lubrificados pelo ouro e pela prata da América do Sul, os ibéricos comerciavam de Macau, a leste, até o Brasil, a oeste, enquanto o famoso galeão *Manila* ofereceu a primeira ligação sólida entre a Ásia e a América do Norte. No Ocidente é comum ver essa rede como evidência de uma supremacia comercial europeia, mas os chineses e os guzerates ainda dominavam os oceanos do Oriente. Os europeus podiam até viajar para mais longe, mas as cargas da Ásia tinham um volume e um valor maiores.

Enquanto as nações ibéricas realizavam pesquisas geográficas e descobriam novas rotas comerciais, os europeus do norte investiam em novas técnicas industriais e novas formas de organização. Os holandeses construíram um sistema econômico em que o comércio e a indústria impulsionavam um ao outro em um processo de crescimento mutuamente reforçador. Ingredientes importados como açúcar, especiarias e tabaco iam de lugares como o Brasil e a Indonésia para a Holanda, onde indústrias movidas a carvão de turfa e vento criaram novos produtos e hábitos de consumo. Os moinhos de vento tornaram-se símbolo da supremacia industrial, principalmente no cinturão industrial de Zaand, na periferia de Amsterdã. Nos oceanos, a Companhia das Índias Ocidentais dos holandeses tornou-se uma empresa

multinacional que coordenava atividades espalhadas pelo mundo todo, o marco de uma nova era de globalização.

Havia muito tempo que os ingleses tinham inveja do êxito dos holandeses e resolveram imitar suas façanhas. O governo inglês construiu barreiras para proteger as indústrias que estavam tentando assimilar as tecnologias holandesas. Mas os ingleses logo deixaram a imitação de lado e começaram a produzir as próprias inovações, explorando seus recursos de carvão para se tornarem uma potência industrial mais poderosa ainda.

Máquinas em fábricas movidas a carvão agora produziam as cargas que viajavam pelo mundo. Aquelas mesmas tecnologias colocadas a bordo dos navios liberaram o comércio da tirania dos ventos e das ondas. Barcos a vapor não dependiam dos ventos e podiam transportar cargas quando quisessem, para onde quisessem. Pela primeira vez, os asiáticos começaram a perder a supremacia nas próprias águas.

Os ingleses introduziram a América do Norte na economia global, abrindo os recursos de um novo continente para pessoas como Vanderbilt, Astor e Ford os explorarem mais tarde. As demandas de um mercado de massa levaram a inovações na forma de organização e levaram a novos tipos de cooperação. O método comercial americano baseava-se na produção em massa, nas economias de escala, na administração científica e nas grandes corporações. Os americanos introduziram os japoneses na economia global, e a Terra do Sol Nascente logo criou suas variantes da corporação moderna. Os japoneses também estabeleceram inovações na produção, como “pontualidade” e “círculos de qualidade”, que aumentaram ainda mais o valor do dinheiro de sua clientela.

O processo de especialização e coordenação que Ibn Khaldun viu nas cidades islâmicas há 700 anos agora se espalhou pelo mundo inteiro. Com a internacionalização da produção, uma mercadoria pode ter componentes de vários países do mundo. A economia global vincula países que, sem ela, poderiam estar em guerra por causa do desejo de chegar à prosperidade, que é de natureza pacífica. Mas, na era das máquinas, o foco de Ibn Khaldun nos seres humanos enquanto motores da produtividade parece que deixou de ser apropriado. Apesar disso, o saber humano ainda é o motor da inovação.

O desejo de criar valor leva as empresas a promover avanços na ciência. Na verdade, as companhias são muitas vezes os motores do progresso científico. Embora todos os países estudados neste livro tenham suas peculiaridades, têm mais ou menos os mesmos tipos de desenvolvimento. Nenhuma nação consegue se destacar a não ser que crie bens e serviços que as pessoas queiram comprar. Por isso, o primeiro estágio do desenvolvimento é aquele no qual o país adquire novas capacidades produtivas, o que em geral implica o uso de barreiras para proteger a indústria nascente, como fez a Inglaterra no início de sua ascensão comercial. Em seguida, as nações que tiveram mais êxito passam por um período de inovação durante o qual fabricam produtos novos ou melhores, geram novos mercados ou reduzem custos. Para explorar os novos produtos e as novas técnicas de produção, e as novas relações sociais, há necessidade de novas formas de pensar e de novas qualificações. Depois de adotados, esses novos métodos têm tanto sucesso que as indústrias passam a ser definidas por eles e acham difícil mudar quando o mundo sofre transformações. Infelizmente, isso leva ao último estágio, no qual o país fica preso na armadilha de seu passado e entra em um período de decadência.

Embora o foco deste livro seja o transporte, não podemos ignorar outros setores, pois o transporte só floresce se existirem cargas a levar de um local para outro, e as cargas são produtos de outros ramos da economia. Não é mera coincidência, por exemplo, os chineses terem sido a nação mais avançada do mundo em matéria de transporte ao mesmo tempo que se destacavam em muitos outros setores. Com o transporte, conseguimos ter um vislumbre das atividades comerciais básicas de cada nação e, ao mesmo tempo, do ambiente comercial. O transporte reflete a natureza instável dos negócios e do mundo. Afinal de contas, foram os navios de Colombo, Magalhães e Tasman os primeiros a ligar a América, a Ásia e a Austrália, transformando-as em um todo integrado. E as mudanças que aconteceram a bordo dos navios refletem as transformações dos modos de produção que ocorreram ao longo do tempo, do vento ao vapor, do vapor à automação.

Esta história também é uma história de pessoas — comerciantes, banqueiros, donos de fábricas — que desempenharam um papel especial no desenvolvimento de seu país. Este livro apresenta um elenco internacional de inovadores, empresários e administradores, entre os quais Zheng He, Howqua, Josiah Child, Jan Pietersz Coen, Virji Vora, Abdul Ghafur e Josiah Wedgwood. Infelizmente, este livro não conta a história de marinheiros ou tecelões comuns, simplesmente porque não foi dada muita atenção às suas palavras e a seus feitos. O quadro parece, à primeira vista, algo como “Os grandes homens da história”, mas não é essa a intenção. Homens como Marco Polo e Magalhães foram produto de seu ambiente e só chegaram às alturas que chegaram por causa das oportunidades técnicas que herdaram. As descobertas de Magalhães só aconteceram depois de séculos de evolução das embarcações, que desembocaram em um navio que lhe permitiu velejar por todo o planeta. É possível que, antes dele, tivessem existido outros com um potencial semelhante, mas que não alcançaram um estágio que possibilitesse viagens para lugares distantes. Sob essa luz, Magalhães deve seu êxito a indivíduos obscuros, cujos esforços levaram à evolução do desenho dos navios que ele herdou.

Esta é uma história da humanidade. Afinal, são seres humanos que compram, produzem e consomem. Hoje consideramos ponto pacífico o nosso café vir do Brasil ou do Quênia, nossos carros do Japão, ou a tecnologia da internet vir dos Estados Unidos; mas, sem esses produtos, nossa vida seria evidentemente mais pobre. Nossa vida é uma imensa variedade de cargas que atravessaram os sete mares. E essa variedade está prestes a ficar mais complicada ainda à medida que os gigantes orientais entram mais uma vez em uma fase de ascensão. A Índia e a China estão passando por um processo de imitação, adquirindo capacidade de produzir os bens que vamos consumir. Este livro explica o processo pelo qual chegamos à nossa posição atual. Revela a dinâmica básica da competitividade industrial e a natureza instável do comércio global. Com esse saber, podemos comprender melhor as coisas e nos preparar para nosso futuro.