

História Marítima: Uma Reflexão entre Nautocracias e Thalassocracias na Antiguidade

Prof. Dr. Alair Figueiredo Duarte
(PPGH/UERJ-NEA/UERJ)¹

RESUMO: Como podemos analisar a História Marítima na Antiguidade? O ambiente marítimo, de modo singular, pode muito bem ser compreendido como uma espécie de “guardião da História”, pois através do ambiente marítimo, pessoas, grupos e povos desde Antiguidade não apenas se conectam, mas, também dividem interesses. Não é difícil notar que tal prática foi uma atividade muito comum na Antiguidade e se mantém nos dias atuais. Buscamos apresentar neste artigo, alguns preceitos teóricos que definem as políticas estatais e as identidades marítimas de reinos e poleis na Antiguidade e como sua atuação estava inserida na esfera geopolítica. Para tanto, o uso dos meios navais e a configuração geográfica figuram como elementos fulcrais para definição da política estatal adotada.

Palavras-chave: Thalassocracia; Nautocratacia; Sea-Power; Seapower.

ABSTRACT: How can we analyze Maritime History in Antiquity? The maritime environment, in a singular way, can very well be understood as a kind of “guardião da História”, because through the maritime environment, people, groups and peoples from Antiquity hardly connect, but they also divide interests. It is not difficult to note that such a practice was a very common activity in Antiquity and is maintained today. We seek to present in this article some theoretical rules that define state policies and the maritime identities of kingdoms and poleis in Antiquity and how their performance was inserted in the geopolitical sphere. For this, the use of navais means and the geographical configuration appear as fulcrum elements for the definition of the adopted state policy.

Keywords: Thalassocracy; Nautocracy; Sea-Power; Seapower.

Como podemos analisar a História Marítima na Antiguidade? Primeiramente é necessário nos conscientizarmos que o concurso dos eventos contemporâneos não se encontram desconectados do passado em sua plenitude. O ambiente marítimo, de modo singular, pode muito bem ser compreendido

¹ É Doutor em História Comparada (2017), pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Possui estágio de pesquisa supervisionado pelo Centro de Estudos Clássicos e Humanísticos da Universidade de Coimbra (2014) e pela École Française D' Athenes (2015). É professor substituto da UERJ (Departamento de História). Dentre suas atividades acadêmicas é pesquisador do Núcleo de estudos da Antiguidade da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (NEA/UERJ); pesquisador no Núcleo de Estudos da História Medieval Antiga e Arqueologia Transdisciplinar da Universidade Federal Fluminense (NEHMMAT/UFF); integrou o Laboratório de Simulações e Cenários da Escola de Guerra Naval da Marinha do Brasil (LSC-EGN/MB) e faz parte do grupo de pesquisa: Uso Político e Estratégico do poder Marítimo na Atualidade (EGN/MB). Atua como professor nos Cursos de Especialização em História Antiga e Medieval da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (CEHAM/UERJ) e, Curso de Especialização em Patrimônio Educação e Cidadania (CEPEC-CMCN/NEA-UERJ). Atualmente realiza pesquisa de pós-doutoramento pelo Programa de Pós Graduação em História Política pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (PPGH/UERJ), com a Pesquisa Intitulada: A figura do trierarcha na rede de contatos políticos atenienses no mar egeu entre 378 a 357 a.C.: uma análise sobre a arqueologia do comando marítimo através dos argonautas de Apolônio de Rodas. Endereço para acessar este CV: <http://lattes.cnpq.br/3504667242183711> - Orcid id: <https://orcid.org/0000-0001-8199-0445>

como uma espécie de “guardião da História”, pois o ambiente marítimo ainda é uma das maiores vias de contato entre os homens. Através da plataforma marítima, pessoas, grupos e povos não apenas se conéctam, mas, também dividem interesses. Não é difícil notar que tal prática foi uma atividade muito comum na Antiguidade e se mantém nos dias atuais. A partir da História Marítima, podemos revisar fatos já ocorridos, bem como projetar cenários futuros envolvendo trocas comerciais, alianças políticas, conectividades de culturas, conflitos e migrações populacionais.

Da Antiguidade aos dias atuais, eventos marítimos protagonizam a ordem global. A exemplo desses fatos, recentemente, março de 2021, um navio encalhou no Canal de Suez ensaiando uma crise de dimensões globais nas relações comerciais entre os países, como nos noticiou o portal BBC News Brasil (BBC NEWS, Brasil, 20 de Junho, 2021). Noutro momento, um conflito no leste europeu, envolvendo Rússia e Ucrânia iniciado em fevereiro de 2022, tencionou a ordem geopolítica mundial. Nesse evento, logo se colocou em evidencia, a importancia em deter controle do tráfego marítimo no Mar Negro. Além do posicionamento estratégico sob perspectiva militar, da necessidade em manter o fluxo contínuo do escoamento de grãos para o restante do mundo. Esse conjunto de fatores contemporâneos, não seriam menos importantes na Antiguidade, em cujo várias sociedades visavam exercer comércio ou domínio político, articulando-se para deter o controle sobre as rotas marítimas e sobre os portos que davam acesso a essas mesmas rotas.

Na Antiguidade, o território marítimo era um importante meio de contato e, talvez, o mais adequado para analisar e compreender as relações políticas/culturais. O ambiente marítimo, como define Jean-Nicolas Corvisier, embora não fosse o ambiente natural de muitos povos, como os gregos por exemplo, eram impelidos a se arrisarem em explorá-lo. Afinal, a *thalassa* (o mar), era o recurso mais propicio e rápido para manter contatos e obter recursos de subsistência. Por isso, as água marinhas – com todos os riscos de intepéries climáticas e discursos de potencial encontro com criaturas monstruosas - deveria ser uma barreira a ser superada pelas populações costeiras (CORVISIER. 2008, p. 18). Assim, o mar, ao mesmo tempo que figura como elemento integrador era também recurso para exercer domínio.

Dominar ou controlar as rotas marítimas, tornou-se fundamental para assegurar a paz, garantir a subsistência, bem como, punir adversários negando-lhe o uso e a circulação. A análise de políticas marítimas adotadas por diversos povos e sociedades nos permitem compreender fatos ocorridos na Antiguidade, os quais podemos identificar e definí-los através de conceitos ou verbetes, tais como: *sea-power*, *seapower*, *thalassocracia* e *nautocracia*.

O controle sobre o ambiente marítimo no traço da história, sempre refletiu poder a quem detém controle sobre o mar. A ideia da existência de um *poder marítimo*, *sea-power*, sempre teve por finalidade atender o domínio dos vetores políticos que compõem a geopolítica, seja ela regional ou global e um dos primeiros a se debruçar de maneira sistemática, visando compreender os elementos que compõem o *sea-power*, foi o historiador Alfred Tayer Mahan ao final do século XIX na obra: *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, em 1890.

A. T. Mahan buscou destacar seis elementos que afetavam o *poder marítimo*, sendo eles: a posição geográfica, a conformação física, a extensão territorial, o tamanho da população, o caráter nacional e

o tipo de política governamental; definindo que o conceito seria integrado por dois elementos de natureza distinta, os interesses marítimos e o *poder naval*. Enquanto os primeiros congregavam valores econômicos e sociais, o segundo, volta-se para valores políticos e militares (ALMEIDA, 2008, p. 5-6).

Tal qual nos destaca Alexandre Rocha Violante, os objetivos centrais da teoria de Mahan, tinha por finalidade três pontos principais: primeiramente demonstrar a importância que o mar detém para o desenvolvimento das nações ou grupos comunitários; depois, compreender os princípios que regem a guerra do mar desde a Antiguidade; e em terceiro despertar nos grupos que controlam a política estatal, a necessidade em centralizar esforços que estejam voltados de modo prioritário às políticas navais. Torna-se mister compreender que o conceito de *sea-power*, visto como elemento unificador de políticas voltadas às questões marítimas, abarca todo o potencial político e econômico em relação ao mar. Por outro lado, o poder naval, trata-se de um dos seus “tentáculos”, atuando especificamente sobre o campo bélico (VIOLANTE, A. R. 2015. p, 227). A relação, comércio e exercício do poder militar, sempre foi tema presente entre as sociedades e grupos comunitários. Fato este, que pode ser constatado ou exemplificado através de reinos e poleis da Antiguidade.

Ao nos voltarmos para a Antiguidade Clássica, especificamente para a pólis de Atenas, se sobressalta os esforços de Temístocles para transformar a comunidade em uma potência marítima. Embora, apontar o protagonismo de Temístocles na política marítima ateniense seja um lugar comum entre historiadores, é interessante analisarmos cada ato seu: elevou as muralhas atenienses, unindo a cidade e porto; convenceu seus concidadãos a investir na aquisição de centenas de embarcações de guerra do tipo *trieres*, meios navais que lhe permitiu dar espírito combativo no estreito de Artemísio e na Baía de Salamina contra os persas. Tais ações, não se tratou apenas de atos administrativos, como documenta Plutarco (*Temist.* 19). Temístocles lançou estruturas a um projeto político que detinha estreita relação cultural às práticas marítimas, ou seja, ampliou os vínculos da comunidade ateniense com o mar, modificando a postura dos seus cidadãos junto aos aliados e adversários.

A pólis de Atenas no século V a.C. propôs uma *política marítima ou projeto marítimo* que visava à inserção dos seus cidadãos *thetes* – os financeiramente menos favorecidos - na sua esquadra, preparando-os desde a infância para tripularem os *trieres* na condição de remadores (DUARTE, 2021, 29). A medida não oferecia apenas meios de subsistência a massa cidadãos pobres, também inseria todo o corpo cívico em uma nova ordem de *mentalidade de marítima*², pois além de tripular as embarcações, houve necessidade de reestruturar o seu complexo portuário. O Porto do Pireu, principal porta de acesso a polis dos atenienses, assumiu o protagonismo marítimo, comercial e naval na Hélade, através de três ancoradouros: *Kantaros*, *Munichia* e *Zea* (GARLAND, 1987, p. 82-83). O fato de Atenas tornar-se uma Cidade-Estado regida por uma *política marítima*, atendia a nova ordem política comercial da Hélade.

A zona portuária do Pireu – atracagem principal da pólis – diante das reformas abrangentes que sofreu, exigiu alargamento das suas vias de acesso ao complexo portuário e, as construções na região, não poderiam mais crescer de maneira aleatória e desordenada. As vias que davam acesso ao porto

² Postura que se sedimentou principalmente após a metade do século V a.C., quando o Tratado Paz de Calias, firmados entre atenienses e persas, reconhecia a autoridade ateniense sobre zonas litoraneas da Ásia Menor e de ilhas inseridas dentro do Mar Egeu. Nesse momento, todo o território marítimo do antigo Mar Jônico, passou a ser concebido como uma linha de defesa contra potenciais ameaças e a integrar o território geografico marítimo de Atenas (Ver, DUARTE, 2021, p. 102)

deveriam ser capazes de ligar a zona portuária a *Ágora* central da pólis. A finalidade era que fossem capazes de realizar o escoamento das cargas e carregamento das embarcações atracadas; atendendo ao fluxo das embarcações que chegavam a Atenas, bem como, lhes oferecer condições de tornar diligente, o fluxo de material e pessoas especializadas, que iriam realizar reparos nos seus barcos e ancoradouros. Portanto, a zona portuária do Pireu, passou a projetar o poder da polis. Através de suas muralhas e embarcações de guerra, estendia segurança aos cidadãos.

Por meio do mar e do porto do Pireu, o governo poliade ateniense, fornecia maior estabilidade aos habitantes da área urbana (*asty*), para as trocas comerciais na *Ágora* e nas assembleias que ali eram realizadas. Ou seja, para os atenienses, o porto simbolizava e oferecia defesa, pois a projeção do *poder marítimo* dissuadia inimigos, os impedindo de se aproximarem livremente da zona administrativa da polis, lugar onde se localizavam os edifícios governamentais (DUARTE, 2019. p. 11).

Através do exemplo ateniense, é possível perceber que os preceitos teóricos inseridos na obra de A. T. Mahan não devem ser ignorados, mesmo aplicado a eventos e vetores geopolíticos da Antiguidade. Torna-se interessante identificar o quanto sua teoria nos permite realizar estudos de casos. Sua perspectiva de preceitos teóricos torna viável analisar a ação de outros reinos e comunidades da Antiguidade, além de Atenas, podemos citar: fenícios, cretense ou cartagineses.

No entanto, A. T. Mahan não foi o único historiador a conceituar políticas e culturas marítimas. Há entre os teóricos da geopolítica, os defensores dos processos *político exógeno marítimo*, ou seja, aqueles que identificam a necessidade de se estreitar as relações com as práticas marítimas. Assim, a proximidade com o mar é planejada, tendo a prática e embrião cultural externa - se desenvolvem através de planejamento e que gradativamente vai adentrando à cultura do grupo, transformando, a mente e as práticas sociais. Mas, há também sistemas *endógenos marítimos*; que detém origem através de inatismo marítimo que culturalmente se amplia. Portanto, somente se torna projeto político, diante da expressão natural da sua cultura.

O inglês Julian Stafford Corbett (1854-1922), foi outro historiador naval que se preocupou em desenvolver ideias sobre a concepção do *poder marítimo* ao final do século XIX. Ele foi tocado pelos escritos do historiador John Knox Laughton, um dos precursores em delinear a importância dos assuntos da História Naval como um campo independente nos estudos históricos e, seus escritos, sem dúvida, projetaram sombra sobre historiadores e estrategistas navais de sua época, dentre eles, o próprio Alfred T. Mahan.

As obras de S. Corbett, projetaram grande influência sobre os estrategistas da Marinha da Grã-Bretanha (ALMEIDA, 2009a), e sua principal obra, "*Some Principles of Maritime Strategy*", escrita em 1911, visava estruturar uma teoria que fosse capaz de que congregar princípios de guerra naval, com variações teóricas de guerras terrestres, nas quais muitas das ideias já haviam sido desenvolvidas por Carl Von Clausewitz, um defensor do fortalecimento da tríade: poder militar, povo e governo (VIOLANTE, A. R. 2015. p. 226-228). Desse modo fica evidenciado que a maior das preocupações dos intelectuais do século XIX, era encontrar os meios que motivassem os corações e as mentes da população, a apoiar uma política estatal expansionista, capaz de oferecer respostas a necessidade de controlar territorialidades cada vez mais distantes da base central de gravitação de poder. Em razão da

territorialidade marítima deter maior espacialidade na esfera global, se justifica o fato de que Estados, reinos e comunidades com extensa costa voltadas para o mar, busquem tirar vantagem da sua geografia para estabelecerem sua política estatal. Esse propósito, não seria adverso a ação de reinos e pólis da Antiguidade, a exemplo da ação realizada pela ilha de Creta, na era minoica, ou mesmo Atenas, na era clássica, nas quais devido a sua geografia privilegiada em relação ao ambiente marítimo, adotaram políticas hegemônicas através do mar, da *thalassa*.

Na era Moderna e Contemporânea, tanto a Inglaterra, localizada na ilha da Grã-Bretanha, quanto os Estados Unidos da América na contemporaneidade, por razões análogas as já mencionadas em relação a Creta e Atenas na Antiguidade, voltaram-se para políticas de hegemonia marítima, obtendo sucesso em consonância com suas propostas. Tais fatores, tem fomentado ainda mais o debate acadêmico em prol das políticas marítimas e como governos ao longo da História, tornaram-se hegemônicos ao optar por voltar sua Política Estatal para os interesses marítimos. Nesses debates, temos acompanhado os emissores do discurso historiográfico, no qual os historiadores de origem anglo tem se mostrado maioria.

Inserido na linhagem de historiadores navais ingleses, Andrew Lambert compõe o grupo de historiadores com projeção acadêmica, que nos seus escritos expõe críticas ao seu homônimo estadunidense, Alfred Tayer Mahan. Lambert afirma que Mahan não teria compreendido a alma do *poder marítimo*, mas sim a disposição da sua estratégia a partir da política de seu país (LAMBERT, 2018, p. 02).

Nas perspectivas de A. Lambert, Alfred T. Mahan, detinha uma visão restrita sobre o que seria a *sea-power*. Seus escritos, refletia a gênese da *política marítima* de sua própria pátria e não a amplitude do poder marítimo, pois Mahan teria feito a divisão entre as atividades de cunho marítimo, que envolvem valores econômicos e sociais, em contraposição aos valores políticos e militares. Lambert ao analisar a teoria conceitual de Mahan, oferece uma releitura conceitual do que seria o poder marítimo em sua essência. A. Lambert propõe unir lexograficamente o termo *sea-power*, passando a sua representação gráfica para *seapower*, visando demonstrar que a representação gráfica detém implicitamente a maneira como o *sea-power* é percebido e se operacionaliza entre os agentes sociais.

A. Lambert diverge da forma gráfica hifenizada, exatamente para destacar que a mentalidade naval deve estar amalgamada a sua prática. Desse modo, para este pesquisador, teria existido ao longo da História apenas cinco potências que poderiam ser classificadas como *seapower*, são elas: Atenas, Cartago, Veneza, Holanda e por fim da Grã-Bretanha. A centralidade da proposta de uma leitura alternativa a teoria de Alfred T. Mahan, proferida por A. Lambert, repousa no fato os Estados Unidos da América possuir uma poderosa e vasta força naval, mas, no entanto, agir com a mentalidade de um poder terrestre (LAMBERT, 2018, p. 309).

As divergências conceituais no debate envolvendo Alfred Tayer Mahan e Andrew Lambert demonstram que a depender da postura política exercida pelos vetores, uso dos meios existentes e exercício do poder através do mar, temos a possibilidade não apenas de analisar a tomada de decisões, mas identificar a tipologia das hegemonias marítimas desde a Antiguidade. A esse propósito, o exercício *sea-power/seapower* na Antiguidade, poderia muito bem, se manifestar de modo *hard* ou *soft-power*.

Tais meios podem ser representados ou descritos em duas terminologias singulares, as quais identificamos como: *nautocráticas* e *thalassocracias*. Ambas as identidades se tornam mais evidenciadas quando voltamos nosso olhar sobre sociedades Antigas e nos predispomos a estudar, o modo como as hegemonias se utilizaram do mar para atingir seus fins políticos. Desse modo, propomos uma breve análise a partir de sociedades, como os cretenses.

Sob nossa ótica, embora minoicos fossem incontestavelmente exímios marinheiros, nunca exerceram ou foram uma força *thalassocrática*. Isso, deve-se ao fato de a ilha de Creta no domínio da sua hegemonia marítima, nunca deteve uma força naval própria. Cretenses, através de uma ampla rede de alianças, que se inseria na prática ritual da *xenia*³, mantinha suas rotas marítimas protegidas por aliados. Nesse processo, aristocracias adeptas da pirataria marítima protegiam a navegabilidade dos aliados em território marítimo sob sua influência minoica e retaliavam, aqueles que estavam fora dos contatos *xenos* de Creta. Nesses termos, cretenses embora fossem bons *nautai* (marinheiros), detinham identidade amalgamada a uma política e cultura marítima, e optando por não exercer liderança por meio das armas, mas sim, por via de seu prestígio e potencialidade em oferecer porto seguro a navegadores que singravam o Mar Egeu. Devido a ser uma ilha, com posicionamento geográfico privilegiado, podia oferecer proteção aqueles buscavam abrigo, evitando que os aliados praticantes da pirataria pudessem sofrer retaliação decorrente dos seus atos, conferindo-lhes carta de *asyla*⁴. Cretenses criavam com isso, uma relação de interdependência em *dom* e *contra-dom*, envolvidos por interesses mútuos. Logo, cretenses desempenhavam o que denominamos de *nautocracia*, exatamente por ausência de uma força militar marítima própria (DUARTE, 2021, p. 88).

O sistema *nautocrático*, não encontra-se coconfigurado como um projeto fim a ser exercido, não foi um projeto idealizado de fora para dentro, *exógeno marítimo*. O mar, figura como elemento fundamental da sua identidade e, por isso, a *sociedade nautocrática*, não está condicionada a deter ou a fazer uso de um poder naval próprio para exercer liderança ou, projetar influência sobre determinado território. Em uma *nautocracia*, o espírito marítimo se manifesta e se perpetua, não em razão da sua força bélica (força naval), mas através dos diversos elementos que compõem sua identidade: artes, arquitetura, narrativa social de origem, perspectivas futuras, enfim, seu conjunto de normas morais e, por consequência, sua formação tecnológica educacional.

Nautocracias, visto como política estatal, refere-se ao espírito marítimo por ele mesmo, nos quais a capacidade de mobilizar aliados e enfraquecer adversários, se relaciona a fatores antropológicos que envolvem prestígio atrelado ao uso dos meios marítimos. Inserido nesse processo, identificamos que Creta, por ocasião da sua hegemonia política entre os séculos XX a XV a.C., se tratou de uma força marítima respaldada por sua expertise e cultura náutica, ou seja, tratava-se de um poder exercido pela cultura marinheira (*nautocracia*).

³ Ritos de hospitalidade e amizade que – sob observância e proteção divina – visam assegurar à reciprocidade entre aqueles que possuem laços de interdependência, nas quais os iguais devem se ajudar e respeitar mutuamente.

⁴ O *Sylon* (substantivo singular) e *syla* (no seu plural) — representava a retaliação da prática do corso na Antiguidade helênica e era muito comum no período Arcaico, se intensificando no século IV a.C. Pesa favor da aplicabilidade do *sylon* e da obtenção de carta de *asyla*, o fato de a pirataria se tratar de uma atividade bastante antiga, difundida e, até valorizada em determinados períodos. Recorrer a piratas para retaliar seus inimigos tratava-se de prática comum na era do Bronze entre Minoicos e Micênicos (SESTIER, 1880, p. 7-8). A punição com o *sylon* normalmente recaía sobre os estrangeiros onde eles estivessem, mesmo estando na sua comunidade de origem. A finalidade era reparar o prejuízo, e a penalidade recairia sobre o próprio acusado sofrendo o arresto da sua pessoa — submetendo-o à escravidão — ou o sequestro de seus bens (GARLAN, 1991, p. 169-170). No primeiro caso, a punição é autorizada por um magistrado local, no segundo, pela assembleia. A manobra para evitar um sequestro da pessoa (androlepsia), seria obter uma *asyla*, recorrendo à justiça local da cidade visitada. A *asyla* era válida em tempo de paz tanto quanto em tempo de guerra, período no qual recebia a denominação de *asphaleia* (GARLAN, 1991, p. 169-170).

A relação de prestígio a qual Creta gozava junto aos seus aliados, eram motivados por sistema antropológico que mesclava política e funções religiosas. Os aliados de Creta, mostravam-se dispostos a apoiar e proteger a ilha em deferência a Minos, seu lendário soberano. Sob nossas perspectivas, diante de um pragmatismo político mais comum aos períodos nos quais o comércio e a tecnologia marítima haviam se aperfeiçoado sistêmico na *Hélade*, as *thalassocracias* emergiram nas décadas finais do século VIII a.C., quando é mais factível falar de guerra no mar. Anteriormente a isso, temos mais ações de pirataria que *Marinhas Estatais*, com vetores bélicos destinados à defesa.

Diante do advento do sistema poliade, potencias marítimas como: Corinto, Cócira, Égina, Samos e mais tardiamente, atenienses; perceberam a necessidade de investir em uma esquadra de guerra devido ao crescimento do fluxo comercial nas suas rotas marítimas. É nesse período que ocorrem significativos avanços dos meios navais buscando reprimir a prática da pirataria, bem como, o recolhimento sistemático de tributos em colônias localizadas em territórios longínquos, em cujo a rapidez de contato e acesso, torna-se mais viável através da *thalassa*. Desse modo, fica evidenciado que *thalassocracia*, pode ser compreendido como um sistema no qual, a força bélica dissuasória é um dos seus principais fundamentos, enquanto as *nautocracias*, configura-se por uma mentalidade marítima amalgamada ao exercício da civilidade, sem que haja necessidade de meios navais próprios.

Nos termos apresentados, *nautocracias* podem servir para alicerçar, ou não, sistemas *thalassocráticos*, pois, além da tênue relação da sua população com os assuntos marítimos, exige emprego de meios navais próprias, tripulado - em sua maioria - por seus cidadãos (DUARTE, 2021, p. 88). Portanto, o modo como nos referimos ao exercício do poder através dos meios marítimos, pode revelar implicitamente, a sua identidade.

As diferenciações na logografia envolvendo *sea-power*, definida por Alfred Tayer Mahan (1890) e *seapower*, referenciada por Andrew Lambert (2018), trazem em seus fundamentos, os *imaginários sociais*⁵ que denotam a civilidade e o modo como o homem percebe sua própria identidade. Ou seja, a *thalassa* pode ser um meio, uma ferramenta para exercício do poder, ou apenas, parte de uma relação sociopolítica homogênea. A compreensão desses elementos toma relevância, principalmente, quando buscamos identificar reinos e poleis da Antiguidade que assumiram postura de liderança ou ação análoga a um *império*.

A pesquisadora Maria Regina Candido na obra, *Atenas liderança unipolar no Mar Egeu*, 2016; aponta para a necessidade de se ater ao cuidado em se referir adjetivamente à polis de Atenas no seu exercício de poder durante a Liga Délica Ática, no século V a.C., como *império ateniense*. M. R. Candido opta por usar o termo *liderança unipolar*, para se referir a Atenas na Antiguidade Clássica, pois o termo império não era comum ao discurso e mentalidade política da pólis no período citado, muito embora, sua postura e prática política, detivesse traços que poderiam muito bem ser caracterizados por práticas imperialistas e que foram adotadas por hegemonias póstumas (CANDIDO, 2016: passim). Portanto, há necessidade em se atentar para o contexto social de produção do período, quando voltamos nosso olhar sobre o uso do *espaço geográfico marítimo*. Desse modo, podemos citar outras potências marítimas na Antiguidade, a exemplo dos fenícios.

⁵ Dispositivo simbólico que influencia as práticas coletivas; atua em toda a vida coletiva, em especial a política. Os imaginários sociais não podem ser controlados de maneira intencional, ao circular entre determinado grupo comunitário: percebe, divide e elabora seus próprios objetivos (Cf. BACZKO, 1985, p. 302-309).

A excelência náutica dos fenícios é historicamente incontestada, apesar de, como nos informa Maria Cristina Nicolau Kormikiari Passos, termos poucas informações de como eles se autodescreviam. Fenícios não nos deixaram textos literários, históricos, religiosos ou geográficos onde possamos analisar, como eles viam a si próprio e que tipo de união experimentavam entre si. Isso acontece, não pelo fato de não as terem produzido, mas sim, porque a produção não sobreviveu aos percalços do tempo. O que sabemos sobre os fenícios é legado por outros povos, dentre eles: gregos, latinos, mesopotâmicos, assírios ou egípcios (PASSOS, 2018, p. 174-175).

Lionel Casson, compõem o grupo de renomados pesquisadores que corroboram para sedimentar o fato de que é difícil apresentar detalhes sobre os fenícios, pois até mesmo seu nome se origina de um quebra-cabeça geográfico. Eles se denominavam *sidônios*, em referência a cidade que foi seu maior centro comercial marítimo, até ser ultrapassada por Tiro nestas atividades, ao início do primeiro milênio a.C. Sua terra era denominada Canaã e teriam sido os gregos quem os denominaram de *Phoinikes*; termo que alguns linguistas afirmam ser originário de uma raiz que significa "mar", mas que a maioria conecta com o adjetivo *phoinos*, "vermelho escuro" (CASSON, 1991, p. 67).

Os fenícios se especializaram no tingimento de tecidos, usando certa espécie de marisco marinho, *Murex*, que possui uma secreção glandular capaz de produzir vários tons de vermelho e roxo (CASSON, 1991, p. 67). Peculiarmente, a utilização dessa tonicidade sobre tecidos, acentuou o fluxo comercial fenício no mediterrâneo, contribuindo para solidificar sua identidade como mercadores marítimos.

O conjunto de Cidades-Estados que compunham a Fenícia, eram geograficamente privilegiadas em situarem-se com costas para o mar e estarem, convenientemente, na rota de diversas caravanas de trocas, tanto em um eixo norte-sul, quanto na rota Leste-Oeste. Além de tecidos, outros recursos naturais da região proviam os fenícios de realizarem boas relações comerciais com outros povos, tais como hebreus, assírios, egípcios, hititas. A exemplo do fluxo de matérias primas comercializadas, citamos a madeira de cedro, oriunda das suas florestas e que eram muito adequadas à construção naval. Afora a substância essencial para a produção de embarcações - bem como os já mencionados tecidos tingidos de púrpura - havia artefatos artesanais de vidro, marfim e metais preciosos que compunham o rol de produtos que faziam a economia das cidades fenícias girar (PASSOS, 2018, 177). Portanto, o comércio figurava o epicentro da política exercida pelos fenícios. As rotas marítimas nas quais seus barcos singravam, eram "trunfos" por meio dos quais fenícios exerciam influência, sem que necessitassem exercer sua hegemonia marítima recorrendo a um vetor belicista, ou seja, uma esquadra de guerra própria. Logo, fenícios exerciam uma política *nautocrática* e nesse processo, sua rede de contatos, projetava sombra cultural influxo a vários aspectos da relação com outros povos, sistematização que podemos interpretar como hegemonia política *soft-power*.

Além do comércio marítimo e mentalidade *nautocrática*, outros elementos serviam para caracterizar a unidade fenícia, a partir de 1200 a.C., como citamos: a sistematização e a difusão do alfabeto; a emergência de novos elementos linguísticos, além da incidência no componente egípcio de produção artesanal (PASSOS, 2018, 175-178). Constritos geograficamente e politicamente por forças sociais que se organizam em seu entorno oriental - eixo de localização regional dos assírios - os fenícios realizavam a única saída possível, se lançando em um processo de colonização/expansão, em direção

ao Ocidente se utilizando das suas rotas marítimas. Esse processo pode ser subdividido em dois momentos: o *pré-colonial*, e *colonial*. Assim, o conceito de pré-colonização fenícia pode ser definido como visitas frequentes a novos territórios, iniciando um conjunto de contatos e trocas com populações nativas, enquanto, *colonização fenícia* se definiu como a formação de assentamentos estáveis (PASSOS, 2018, 175-178)

Diante do movimento de *colonização fenícia*, por volta de 800 a.C., Tiro fundou a colônia de Cartago no norte da África. A expedição foi representada por meio de uma narrativa mítica, a qual o ato fundacional teria sido liderado pela rainha Dido. Em dados materiais, o novo assentamento rapidamente tornou-se um centro de operações comerciais ultrapassando Utica, uma outra colônia fenícia, fundada no século XI a.C. Fazendo uso das habilidades marinheiras de seus habitantes, Cartago não tardou para realizar um programa de colonização próprio; enviando expedições para explorar e ocupar novos sítios e converter antigos entrepostos de passagem, em comunidades estavelmente nucleadas. Por volta de 700 a.C., Cartago ampliou seus domínios até a Sardenha, fundando várias colônias na região da Sicília e expandindo sua influência sobre outras regiões da costa mediterrânea, na Ibéria. (CASSON, 1991, p. 72).

Cartago geograficamente estava posicionada em uma região privilegiada. Situado na costa africana, próximo onde atualmente se encontra Tunis. O local tratava-se de um ponto de passagem para quem desejava manter comércio entre o Mediterrâneo ocidental e oriental. Desse modo, Cartago aquece a rivalidade com gregos situados na região da Magna Grécia e se sobressai, passando a exercer também, a hegemonia sobre as povoações fenícias ocidentais. Em eventos concomitante, no século VI a.C., houve o enfraquecimento da metrópole fenícia devido a expansão do domínio babilônico. Neste período, cartagineses tiveram a oportunidade de sedimentar alianças com outros povos da própria África do Norte, como as tribos da Numídia (Maces, Massesilos e Massilos) e da Mauritânia que, desde este período, vinham se constituindo em reinos (BUSTAMANTE, 2009, p. 4).

Apesar do sucesso expansionista, assentado na força bélica das suas embarcações, Cartago não detinha a exclusividade hegemônica na região mediterrânica. Desse modo, necessitava de contingente militar e objetivando garantir supremacia nesse campo, erigiu a base de seu efetivo guerreiro por meio de forças mercenárias, pois o contingente de seus próprios cidadãos, mostrava-se insuficiente para a vigilância do extensivo território que devia administrar. Nessa toada, em diferentes ocasiões, Cartago arregimentou mercenários da África do Norte, da Espanha, da Gália, da Itália e da Grécia (BUSTAMANTE, 2009, p. 08).

Em relação a sua marinha, Adrian Gosdeswolf nos ressalta que os cidadãos cartagineses podem ter sido incorporados à sua tripulação em maior escala que nas forças terrestres. Embora as evidências que temos sobre o recrutamento de marinheiros cartagineses seja bastante pequena, quando comparamos os dados ao efetivo dos exércitos em terra, fica evidenciado que a marinha detinha um estatuto mais permanente. Isso, devido a necessidade de proteger as rotas comerciais que traziam riquezas à cidade (GOLDSWORTHY, 2002, p. 31).

Não nos esqueçamos que uma frota eficiente, somente mantém sua excelência, se a tripulação for regularmente exercitada no mar. Por isso, a política marítima cartaginesa acabava sendo priorizada

pelo governo cartaginês e, desse modo, um número considerável de esquadrões era mantido permanentemente, mesmo em tempos de paz. Para manter seus vetores navais operando de modo eficiente, o porto naval de Cartago, em formato circular, fornecia rampas capazes de servir como berço a cerca de 180 navios, com todas as instalações necessárias à sua manutenção. As escavações no porto datam do século II a.C. e, embora haja dados imprecisos, esse é o período mais provável da sua reconstrução, no qual muitos cidadãos cartagineses com pouco recursos ganhavam sustento como remadores da frota (GOLDSWORTHY, 2002, p. 31). A preocupação em manter um poder dissuasório naval próprio e permanente, demonstra um traço evidente de como Cartago se configurava como força *thalassocrática*. No entanto, mostrou-se ineficaz em oferecer respostas adequadas, quando Roma se viu impelida a investir na formação de uma esquadra.

Os primeiros traços de rusgas envolvendo romanos e cartagineses, ocorreram no final do século VI a.C., quando Roma era apenas mais uma, entre as numerosas comunidades existentes na Mágna Grécia. Cartagineses e romanos, estabeleceram tratado de amizade e aliança para combater ameaças gregas. O tratado envolvendo romanos e cartagineses foi renovado em meados do século IV a.C., regulamentando o comércio entre os dois povos. Nessa relação, Cartago figurava como maior beneficiado, pois, detinha o domínio das rotas marítimas e por consequência, o controle sobre o comércio. Em razão dos interesses comuns que os dois grupos detinham em relação aos gregos, romanos e cartagineses estreitaram ainda mais, sua aliança no início do século III a.C. A aliança romano-cartaginesa chegou a atuar contra a intervenção de Pirro (319/18 a 272 a.C.), rei do Epiro (atualmente, corresponde à parte da Grécia e Albânia), que auxiliava as cidades gregas na região meridional da Magna Grécia (atual Península Itálica), lideradas por Tarento (colônia grega no sul da Itália). A aliança romano-cartaginesa somente veio a se desfazer quando romanos iniciaram sua expansão na Sicília (BUSTAMANTE, 2009, p. 12).

Em 264 a.C., Roma aceitou o pedido de auxílio da cidade siciliana de Messina, que fora tomada do domínio grego, Cartago reagiu a intervenção romana na Sicília, eclodindo assim a Primeira Guerra Púnica, que durou até 241 a.C. A história do conflito entre cartagineses e romanos foi narrada por diversos autores antigos, dentre eles: Políbius, *História* e, Tito Lívio *História de Roma* (BUSTAMANTE, 2009, p. 12).

No conflito contra os romanos, a esquadra Cartaginesa mostrava-se eficiente diante dos desafios que lhe eram apresentados na primeira Guerra Púnica. No entanto, Roma identificou que não bastava ser forte em terra, pois a defesa das cidades localizadas na costa do Lácio exigia forças navais adequadas, capazes de garantir segurança à navegação na região, sempre ameaçada pela pirataria. Embora a conquista do litoral tenha sido efetivada por meio de operações terrestres, a manutenção dos territórios costeiros pedia por parte de Roma, a ação de uma força naval permanente (MANTAS. 2013, 65).

Pouco se conhece dos navios utilizados pela marinha romana antes do eclodir a Primeira Guerra Púnica, provavelmente suas embarcações eram semelhantes às que equipavam as forças navais das cidades marítimas italianas. Ou seja, eram menores que os utilizados pelos grandes reinos e Cidades-Estados helenísticas. Diante desse cenário, o Senado Romano se conscientizou de que o domínio do mar era imprescindível para que Roma se tornasse grande e, reuniu esforços para estruturar e manter forças navais, capazes de garantir sua nova política expansionista (MANTAS. 2013, p. 17-18).

Roma iniciou a Primeira Guerra Púnica com almirantes improvisados, através de comissões temporárias e que poderiam não ser renovadas. Esses comandantes acabaram saindo vitoriosas sobre as forças navais cartaginesas em batalhas nefrágicas, tais como: Milas, Ecnomo e Ilhas Egatas. Essa última batalha, foi responsável por obrigar Cartago a pedir a paz em 241 a.C. Documentações do período, dentre elas Políbius, nos permitem verificar que diante do êxito da campanha naval romana, suas embarcações conseguiam se deslocar, quase sempre, sem que a esquadra inimiga conseguisse impedir seus movimentos. Desse modo, romanos conseguiram arrastar a guerra até o solo africano e triunfaram, não em razão da sua força terra, mas sim graças a sua estratégia naval, cujo cartagineses não conseguiram neutralizar (MANTAS. 2013, p. 17-18).

Diante das vitórias obtidas, o domínio do Mediterrâneo se abriu definitivamente à Roma e sua postura foi bastante dura nos acordos da paz concedida aos cartagineses. Excluíram qualquer hipótese de recuperação do poderio naval cartaginês, ainda que a potencialidade de reconstrução do seu parque naval, tenha alarmado os romanos numa visita de inspeção feita por Catão. Após sair vitoriosa na Segunda Guerra Púnica, as potências helenísticas, quase todas dotadas de marinhas poderosas, não conseguiram impedir o movimento de tropas e a linha de abastecimento romano. Em 146 a.C., ano da destruição de Cartago, ao final da Terceira Guerra Púnica, e da cidade de Corinto, grande centro económico e político grego, romanos tiveram caminho aberto para dominar o Mediterrâneo. Após estes fatos, Roma estendeu sua ação intervencionista a todo o Mediterrâneo, significativamente denominado *Mare Nostrum* (MANTAS. 2013, p. 17-18). Dentro desse contexto é importante ressaltar que Roma somente ganhou epíteto de grande potência da Antiguidade, tornando-se uma *liderança unipolar*, quando deliberou exercer controle sobre as rotas marítimas e os meios navais. A breve descrição desse cenário geopolítico demonstra o protagonismo do mar, no cotidiano dos grupos comunitários e das pessoas. Em razão disso, não é absurdo reconhecer que os povos na Antiguidade se movimentavam em prol do Mar Mediterrâneo.

Fernando Braudel é um dos intelectuais que identificou a importância do mar nas relações interpessoais, diplomática e migratória dos grupos localizados nas regiões costeiras do Mar Mediterrâneo. O pesquisador demonstrou perspicácia ao realizar a análise da geografia do Mar Mediterrâneo identificando, o quanto sua paisagem sofria alterações diante das transformações do tempo e das migrações que o circundavam. A partir de uma análise histórico e arqueológica marítima, F. Braudel focou a análise de seus estudos em como a população circundava o Mar Mediterrâneo, promovia migrações e acabava sendo afetada por essas variações geográficas (GUILAINE, Jean e ROULIARD, Pierre, in: BRAUDEL, F., 2001, p. 8). Assim, tornou-se mais evidente o protagonismo que a *thalassa* sempre possuiu ao longo da História. Da Antiguidade até era Moderna, o mar sempre se manteve imponente na geografia, interligando passado e presente.

Jean Guilaine e Pierre Rouliard buscaram destacar na construção do prefácio das *Memórias do Mediterrâneo*, que embora a obra tenha sido escrita em 1969, com dados que abordam tantas temporalidades do passado, nos permitindo realizar generalizações muito atuais no que diz respeito a relação da população com Mar Mediterrâneo (GUILAINE, Jean e ROULIARD, Pierre, in: BRAUDEL, F., 2001, p. 8). A observação dos eminentes pesquisadores a propósito da obra de F. Braudel, demonstra que pensar a *história marítima* sob a perspectiva de longa duração, possibilita repensar problemas

geopolíticos, tecnológicos ou culturais, ainda que estejam em temporalidades distintas.

Inserido em um processo analítico de grande duração, as relações políticas, comerciais e religiosas que visam referendar o uso dos espaços territoriais marítimos, ganham novos contornos, criando interseções entre campos distintos de conhecimentos. Desse modo, tanto a *história marítima* quanto a *história naval* ao dialogarem com os estudos arqueológicos marítimos, permitem identificar que não era por razões gratuitas que as sociedades antigas que obtiveram sucesso em deter controle sobre ambiente marinho prosperaram. Não é também por coincidências aleatórias, que a rivalidade envolvendo reinos e comunidades políades acabaram por levar os homens a superarem as dificuldades e - apesar dos seus temores - transformar a *thalassa* em um meio de: obter prosperidade, exercer domínio, realizar contatos e alianças (CORVISIER, 2008, p. 18) Deter recursos para navegar, se tratava de uma necessidade.

Enfim, dentre as motivações que moldam identidades das políticas estatais, privilegiar os meios que permitirão domínio e controle sobre o mar, não é elemento que deva ser desprezado. Ao se deter os meios que os conduzirão a ocupar a hegemonia marítima, a postura com seus aliados ou adversários, poderão optar por políticas de cooperação (*soft-power*) ou de imposição da força (*hard-power*), seja através de uma *thalassocracia* ou *nautocracia*. A exemplo dessa inferência, podemos mais uma vez apontar Creta. A ilha exerceu hegemonia entre os séculos XX a XV a.C., no Mar Egeu, adotando um sistema nautocrático, pois, se identificava com uma política de colaboração junto aos seus aliados (*soft-power*). No entanto, se utilizava desse mesmo sistema cooperativo para fustigar seus aliados a retaliarem, aqueles que não cooperassem com seus interesses. Noutra perspectiva, Atenas, adotava um sistema *thalassocrático* que lhe conferiu a *lidrança unipolar* no Mar Egeu. Durante todo o século V a.C., desde a criação da Liga Délica em 478 a.C., exerceu um modelo *hard-power* sobre inimigos e aliados confiando na força dos seus meios navais.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves. **O Poder Marítimo segundo a concepção de Sir Herbert William Richmond (1871-1946):** uma análise comparada com Alfred Thayer Mahan. Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão. ANPUH/SP – USP. São Paulo, 8 a 12 de setembro de 2008.

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. **Alfred Thayer Mahan - O Homem.** Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.129, n. 04/06-abr/jun. 2009a.

BACZKO, Bronislaw. **A imaginação social.** In: LEACH, Edmund et Alii. *Anthropos-Homem.* Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985.

BBC NEWS, Brasil. **Navio encalhado no canal de Suez: por que incidente pode piorar a economia global.**

<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-56535868> Acesso em 20/06/22 às 15:14.

BRAUDEL, Fernand. **Memória do Mediterrâneo: pré-história e Antiguidade.** Edição

estabelecida por Roselyne de Ayala e Paule Braudel. Tradução de Teresa Antunes Cardoso, José M. Lopes, Isabel Aubyn, Amélia M. Joaquim. RJ: Multinova, 2001.

BUSTAMANTE, R. M. da C. **Império Cartaginês, a luta pela hegemonia no Mediterrâneo Ocidental**. In: SILVA, F. C. T. da; CABRAL, R. P.; MUNHOZ, S. J. (Org.). Os impérios na história. Rio de Janeiro: Campus-Elsevier, 2009, p. 15-26.

CANDIDO, Maria. **Atenas liderança unipolar no Mar Egeu**. Rio de Janeiro: UERJ/ NEA – Letras e Versos, 2016.

CASSON, Lionel. **The Ancient Mariners: seafars and sea fighters of the mediterranean in Ancient times (2ª ed.)**. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1991.

CORBETT, Julian. **Some Principles of Maritime Strategy**. London: Longmans, Green and Co, 1911.

CORVISIER, Jean-Nicolas. **Les Grecs et la mer**. Paris: Les Belles Lettres, 2008.

DUARTE, Alair Figueiredo. **Os remadores e as fronteiras marítimas de Atenas no século V a.C.**, 2021 1. ed. - Curitiba: Appris, 2021.

_____ **Pireu: a “Cidade-Porto” da Atenas Clássica?**. NEARCO: Revista Eletrônica de Antiguidade 2019, Volume XI, Número II – ISSN 1982-8713 Núcleo de Estudos da Antiguidade -NEA Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

GARLAND, Robert. **The Piraeus: from the fifth to the first century B.C**. London: Duckworth, 1987.

GARLAN, Yvon. **Guerra e Economia na Grécia Antiga**. Campinas: Papirus, 1991.

GOLDSWORTHY, Adrian. **The fall of Carthage the Punic Wars 265–146 b. C**. London: edition published Casell, 2003.

HOMERO. **A Ilíada**. Tradução de Carlos Alberto Nunes. Rio de Janeiro: Editora Ediouro, 2001. HOMERO. **Odisseia**. Tradução de Carlos Alberto Nunes. Rio de Janeiro: Editora Ediouro, 2000.

KOWALSKI, Jean-Marie. **Navegation et Geographie dans l’Antiquité Greco-Romaine: La terre vue de Le mar**. Paris: Picard, 2012.

LAMBERT, Andrew. **Seapowe States: Maritime Culture, Continental Empires and the conflict that made the Modern World**. New Have and London: Yale University press, 2018.

MANTAS, Gil Soares. **O valor do poder naval na Antiguidade Clássica. O exemplo romano**. Academia de Marinha, XI Simpósio de História Marítima, Lisboa, 2013, pp.53-95.

OLIVEIRA, Francisco de; THIERCY, Pascal; VILAÇA, Raquel (coord.). **Mar Greco-Latino**. Coimbra: Universidade de Brest/ Universidade de Coimbra, 2006.

PASSOS, Maria Cristina Nicolau Kormikiari. **Fenícios pelo mediterrâneo: formas de contato**

diversificadas. Cadernos de Lepaarq. Vol. XV, n°29, ICH, 2018.

PLUTARCO. Vidas Paralelas: Theseo, Rômulo, Licurgo, Numa, Sólon, Púbicula, Temístocles, Camilo Péricles, Fábio Máximo. 1. v. São Paulo: editora Paumape S.A, 1991.

SESTIER, Julie Marie. **La Pireterie dans L' Antiquité.** Paris: Librairie de A. Maresq. Ainé Editeur, 1880. VIOLANTE, Alexandre da Rocha. A teoria do poder marítimo de Mahan: uma crítica a luz dos autores contemporâneos. R. Esc Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p. 223 – 260, jan./jun. 2015.