

ARTICULAÇÃO

ITINERÁRIOS

HUMANAS

BNCC ✓

Navio Ever Given encalhado no Canal de Suez.

Em 23 de março de 2021, o navio Ever Given, com 400 metros de comprimento – o equivalente a quatro campos de futebol – e 59 metros de largura, encalhou no Canal de Suez. A embarcação, que carregava 20 mil contêineres de mercadoria e combustíveis, saiu do porto de Yantián, na China, com destino ao Porto de Roterdã, na Holanda, e ficou encalhada no Egito, onde se localiza o canal. O trânsito por uma das rotas mais importantes do planeta, construída para o escoamento de bens de consumo e capital – ligando o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho sem precisar contornar o continente Africano –, foi interrompido por fatores ambientais e climáticos, um imprevisto que em poucos dias se tornaria alarmante para o funcionamento da economia global.



Por que tanto do comércio global depende do Canal de Suez?

O encalhamento do navio Ever Given deixou clara a dependência mundial do pequeno estreito no Egito. O trajeto alternativo, pela África, pode durar dez dias a mais

Carolina Riveira

Como um único navio pode colocar de cabeça para baixo o comércio global? O bloqueio do **Canal de Suez** pelo navio Ever Given, que encalhou nesta semana no Egito, pode afetar países em todo o mundo. Além das mercadorias no próprio navio — que podem somar 1 bilhão de dólares —, quanto mais tempo a embarcação ficar parada, maiores serão os efeitos na cadeia de suprimentos.

Cerca de 12% da economia do mundo consiste em mercadorias que passam pelo Canal de Suez. O estreito liga o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho, funcionando como um atalho entre a Europa e a Ásia.

Só esses dois continentes representam 63% do produto interno bruto do mundo, segundo estimativa do Fundo Monetário Internacional para 2021.

Mas mesmo quando o comércio não se faz diretamente entre europeus e asiáticos, o canal também é rota intermediária para uma série de outros destinos, como produtos vindos da América do Norte para países da Ásia e petróleo exportado do Golfo Pérsico para todo o mundo.

Vista de navio de contêineres entrando no Canal de Suez.





Mapa gráfico do desvio que muitos navios que aguardavam a desobstrução do Canal de Suez realizaram para ir da Ásia à Europa. Em azul, o caminho pelo canal e em laranja, o desvio que fizeram, passando pelo Cabo da Boa Esperança.

Dez dias a mais

Com o Ever Given bloqueando a rota, mais de 200 navios estavam ancorados esperando a possibilidade de passar pelo canal nesta semana. A estimativa é que o canal parado, por hora, resulte em atraso de cerca de 400 milhões de dólares em mercadorias embarcadas, ou quase 10 bilhões de dólares por dia.

Sem Suez, os navios têm de **dar a volta em toda a extensão da África**, passando pelo chamado Cabo da Boa Esperança (ou Cabo das Tormentas, temido pelos navegadores europeus no século 15). Alguns dos navios esperando a remoção do Ever Given já desviaram rotas e estão fazendo o trecho mais longo em torno da África, segundo as agências internacionais, mas o trajeto é muito maior e mais custoso.

Dar a volta na África faria do trajeto de **oito a dez dias mais longo, com quase 9 000 quilômetros a mais de viagem**, segundo o World Shipping Council.

Outra alternativa seria transportar as mercadorias por terra no Oriente Médio e países do Mediterrâneo até chegar à Europa — uma solução usada antes do canal, mas pouco eficiente para toneladas de mercadorias.

A versão mais recente do Canal de Suez tem mais de 150 anos de vida, **inaugurado em 1869 após uma obra de dez anos**. A construção foi tocada por um consórcio britânico e francês, quando o Egito ainda era colônia da Inglaterra. O canal só seria devolvido ao Egito em 1956.

Em 2015, o canal passou também por uma duplicação e expansão ao custo de 9 bilhões de dólares, com o governo egípcio chamando a obra de “Novo Canal de Suez”. Mas o trecho onde o Ever Given encalhou não foi contemplado, de modo que não há rota alternativa dentro do canal.

Nos anos 50 e 60, o canal também parou

Os criadores do Canal de Suez juraram que a rota funcionaria “em tempos de paz ou de guerra” e “sem distinção de bandeira”. Mas não é a primeira vez que o trecho é bloqueado. Em 1956, uma crise militar entre europeus, israelenses e egípcios pararia o canal por alguns meses; anos depois, Suez ficaria fora de uso por uma década devido ao conflito árabe-israelense, entre 1967 e 1975.

O primeiro embate, em 1956, aconteceu enquanto o Egito vivia uma revolução sob liderança do presidente **Gamal Abdel Nasser**. Em meio ao processo de descolonização ante à Inglaterra, **Nasser nacionalizou o Canal de Suez**, que era ainda controlado por franceses e ingleses.

À época, a Europa tinha dois terços do petróleo que consumia passando por Suez. Com apoio de Israel, Inglaterra e França invadiram o Canal de Suez em outubro de 1956. O recém-criado Estado de Israel estava na ocasião em disputa com os países árabes do Oriente Médio, contrários à criação de Israel em território palestino.

A invasão no Canal de Suez seguiria até o fim daquele ano, com o canal paralisado por mais de três meses. A guerra acabou sobretudo devido à pressão de Estados Unidos e União Soviética, num raro acordo em meio à Guerra Fria.

O bloqueio na região, afinal, afetava os negócios soviéticos e estadunidenses, e era de interesse das potências que o Canal de Suez fosse liberado. Os EUA também ficaram furiosos com o fato de os europeus terem invadido o canal sem comunicar os americanos, e ameaçaram aplicar sanções contra os aliados.

Com a retirada das tropas europeias e israelenses, o canal ficou com o Egito, mas o conflito com Israel continuaria. Uma década depois, o Canal de Suez seria ainda bloqueado após a Guerra dos Seis Dias, depois que Israel invadiu a Península do Sinai e parte do Canal de Suez em 1967. O canal só voltaria a ficar aberto para toda navegação internacional em 1975, após a Guerra do Yom Kippur, que se seguiu à Guerra dos Seis Dias.

A Guerra do Yom Kippur foi um dos vários conflitos ocorridos entre árabes e israelenses. Seu nome se refere ao feriado judaico do Dia do Perdão – Yom Kippur, em hebraico. Aproveitando as comemorações judaicas e algumas falhas no sistema de inteligência do exército israelense, Egito e Síria atacaram Israel em 06 de outubro de 1973. O motivo principal da guerra foi a anexação de territórios sírios e egípcios por Israel em 1967, que incluíam a Península do Sinai, uma parte do Canal de Suez, a Faixa de Gaza, a Cisjordânia e as Colinas de Golã.



Canal dos faraós e o Brasil

Historicamente, a rota Europa–Ásia foi sempre de interesse das grandes potências de cada época. Após o fim da Idade Média, o objetivo principal era conseguir especiarias nas chamadas Índias para comercializar na Europa. O Mar Mediterrâneo foi muito usado para esse fim, com os árabes da região atuando também como comerciantes que faziam a ponte entre Europa e Índias, muitas vezes por terra.

[A busca por um caminho direto para as Índias resultou até mesmo na chegada dos portugueses ao Brasil em 1500, após terem se lançado ao mar na procura por rotas.]

O plano de ter um atalho entre o Mar Vermelho e o Mar Mediterrâneo já remontava aos tempos dos faraós no Egito, com a primeira versão do Canal de Suez possivelmente tendo existido por volta do século 13 a.C., chamada de “Canal dos Faraós”.

Séculos depois, por volta de 500 a.C., outra construção na região da qual se tem notícia vem do governo dos persas, do imperador Dario I, quando este conquistou o Egito. Com o canal, navios persas (onde hoje é o Irã) puderam se deslocar com mais facilidade para as terras egípcias, ampliando a integração regional e comércio entre vários países, que foi uma marca do rico Império Persa.

Segundo os registros históricos, o canal seria então sucessivamente destruído e reconstruído nos anos seguintes em meio às várias guerras e conquistas na região. Em toda a história, Suez também serviu para transporte de armas e outros itens de guerra, tendo papel crucial na logística nas duas grandes guerras mundiais no século 20 e em outros confrontos.

Impactos globais

Mesmo em meio aos avanços na logística desde o tempo dos faraós, os 200 quilômetros de Suez ainda valem ouro. Especialistas já calculam que, se o Ever Given seguir encalhado por muitos dias, os estragos podem chegar a bilhões de dólares. Além dos custos da paralisação, empresas na cadeia logística podem ter de buscar novas rotas, como as vias aéreas, que são mais caras.

Com o crescimento do comércio mundial, navios como o Ever Given (que pesa 200 000 toneladas) ficaram maiores, dobrando de tamanho em média, segundo a BBC. A vantagem é carregar mais mercadorias ao mesmo tempo. O tamanho, no entanto, tornou mais difícil removê-los no caso de acidentes como esse.

Mesmo depois que o Ever Given for retirado (o que pode levar dias ou até semanas), os estragos ainda durarão por dias, devido ao congestionamento causado nos portos enquanto o fluxo estava paralisado. Especialistas apontam ainda provável falta de contêineres para transportar novas mercadorias em várias partes do mundo, uma vez que o material está hoje preso nos barcos parados.

Os impactos podem chegar até mesmo a países que estão muito longe do Mar Mediterrâneo, como o Brasil. Um dos exemplos mais notórios é o petróleo, que passa em abundância por Suez vindo dos países do Golfo Pérsico.

Os problemas no canal devem prejudicar o escoamento do produto, podendo fazer os preços subirem no mercado internacional, o que levaria a Petrobras a ajustar os valores também no mercado interno.

A indústria também pode sofrer com falta de componentes importados que passam pelo canal. Mesmo antes de o Ever Given encalhar, a cadeia de suprimentos já vivia problemas devido ao coronavírus, levando a um cenário de mais demanda do que oferta em alguns setores e falta de peças.

Na prática, muita coisa pode ser afetada — até o cafezinho ou o estoque de papel higiênico. A prova de que, das grandes civilizações antigas ao Egito contemporâneo, a localização estratégica e importância econômica seguem fazendo do Canal de Suez um dos trechos de água mais relevantes do mundo.

RIVEIRA, Carolina. Por que tanto do comércio global depende do Canal de Suez? **Revista Exame**. Disponível em: <<https://exame.com/mundo/por-que-tanto-do-comercio-global-depender-do-canal-de-suez/>>. Acesso em: 1^o maio de 2021.



Bandeiras de diversos países – cujas mercadorias circulam pela rota marítima do Mediterrâneo – hasteadas no Canal de Suez.

Encalhe do navio no canal de Suez provoca prejuízos milionários e queixas no Egito

Empresa proprietária da embarcação 'Ever Given' e sua seguradora podem ser obrigadas a pagar indenizações altíssimas pelos danos causados

MARC ESPAÑOL

Enquanto rebocadores, dragas e escavadoras egípcias continuam trabalhando contra o relógio para que o gigantesco navio Ever Given volte a navegar – assim retomando o tráfego no canal de Suez –, os setores do comércio marítimo e de seguros começam a especular sobre os litígios e as vultosas indenizações que a empresa japonesa Shoei Kisen, dona da embarcação, terá que arcar. A contraparte nessas ações serão as autoridades egípcias, os navios que tiveram que deter sua viagem por causa do acidente e os donos das mercadorias.

A esta altura, está claro que a imensa maioria dos mais de 200 navios que se encontram parados no canal não poderão chegar a seus destinos no prazo previsto. E isso abre caminho para que os donos das mercadorias peçam indenização à seguradora do Ever Given para ressarcir produtos deteriorados e multas por prazos descumpridos, segundo a agência Reuters. O navio acidentado pertence à empresa japonesa Shoei Kisen, mas é operado pela taiwanesa Evergreen.

“O bloqueio do canal de Suez poderia parecer um problema local, mas na verdade é uma situação de importância mundial, já que mais de 10% do comércio global passa pela estreita via em águas egípcias. Os navios presos na fila atrás do Ever Given encalhado poderiam chegar ao seu destino com muito atraso, sem um tempo de chegada estimado à vista”, afirma David Smith, diretor do departamento de responsabilidade civil marítima e de embarcações no escritório de advocacia McGill and Partners. “Isto é incrivelmente prejudicial para quem manda, recebe e transporta a carga”, observa.

Máquinas e trabalhadores empenhados no desencaixe do navio Ever Given, no Canal de Suez.



Por outro lado, também a Autoridade do Canal de Suez poderia se somar às reclamações, tanto pelos danos ocasionados no canal, que podem ser vistos nas imagens divulgadas da operação de desengancho do Ever Given, como pelos prejuízos decorrentes do bloqueio da hidrovia. O canal de Suez representa uma das principais fontes de obtenção das cobiçadas divisas estrangeiras para o Egito.

“A interrupção terá um preço elevado. Alguns no setor mencionaram uma quantia de 100 milhões de dólares [564,6 milhões de reais]”, afirma o advogado Smith. “Entretanto, a fatura final, que será composta pelas indenizações pelos atrasos, a perda de faturamento para o canal de Suez, os possíveis danos à carga e o custo de trazer o navio de volta à tona, será muito mais alta”, adverte.

ESPAÑOL, Marc. **Encalhe do navio no canal de Suez provoca prejuízos milionários e queixas no Egito.** El País. Disponível em: <<https://brasil.elpais.com/economia/2021-03-26/acoes-milionarias-e-queixas-no-egito-o-alto-custo-do-encalhe-do-navio-no-canal-de-suez.html>>. Acesso em: 19 maio de 2021.

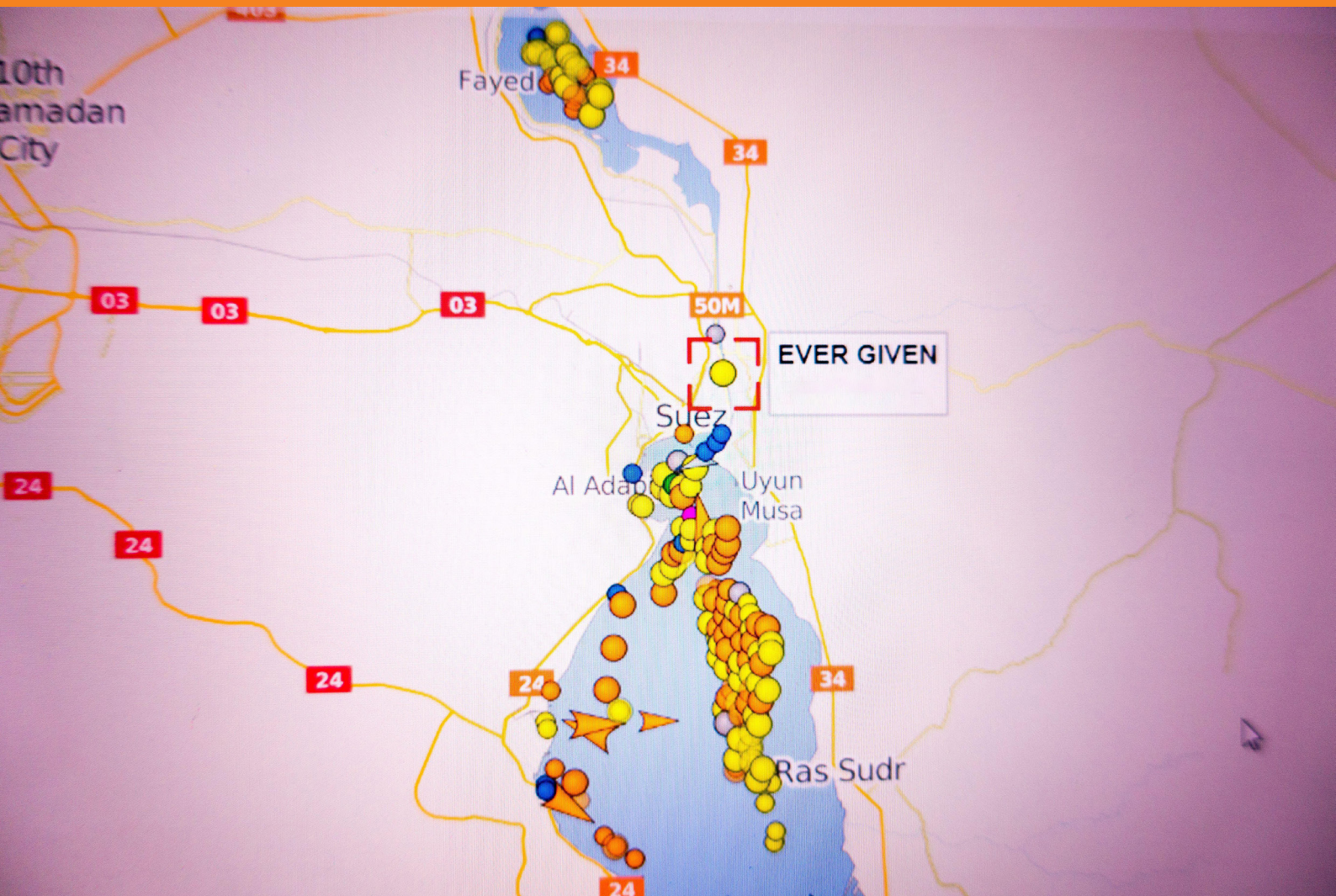


Imagem de aplicativo localizador de navios mostrando o congestionamento de embarcações que aguardavam o desengancho do canal de Suez para seguir com o transporte de suas mercadorias.



Fluxos do Mediterrâneo

A água, que ocupa aproximadamente 70% do planeta Terra, tem papel primordial na forma como o mundo se organizou ao longo da História, sendo elemento fundamental à vida humana e ao desenvolvimento de sociedades e atividades desde o início e o aperfeiçoamento de culturas, como a agrícola e a pecuária, até a posterior criação de instrumentos e técnicas de navegação complexas.

As rotas marítimas acompanham a tendência expansionista das sociedades desde a Antiguidade. O mar Mediterrâneo, mais especificamente, tem sido trajeto marítimo de diversas civilizações da Antiguidade até os tempos atuais. Nos dias de hoje, o Mediterrâneo é atravessado por diversos tipos de embarcações, que vão de pequenas jangadas e botes ocupados por pessoas em migração, tentando fugir de conflitos políticos e más situações econômicas em seus locais de origem – buscando entrar, por mar, no continente europeu à procura de melhores condições de vida – até grandes embarcações que transportam mercadorias de e para diversos locais do mundo.

O Ever Given é exemplo de uma embarcação de grande porte e, assim como tantas outras, navegava pelo Mediterrâneo levando mercadorias do continente asiático para a Europa, passando, para isso, pelo Canal de Suez, que atualmente é compreendido como ponto estratégico por se constituir como um atalho entre os mares Mediterrâneo e Vermelho, Europa e Ásia. Mas como esse canal surgiu na região do Mediterrâneo?

Vista espacial da região do Canal de Suez e do mar Mediterrâneo, caminho por onde os navios transportadores de mercadorias que partem da Ásia navegam para chegar à Europa.



Um canal no Egito

A abertura de canais de navegação pode ser entendida como uma necessidade humana essencial – desses canais dependeram, por exemplo, o desenvolvimento da agricultura e o abastecimento de suprimentos. No caso de Suez, o início da construção que deu origem ao canal como conhecemos hoje remonta aos tempos da civilização egípcia sob domínio dos persas, com sua finalização comandada por Dario I em c. 500 a.C., contando com a força de muitos trabalhadores, que dispunham de poucos recursos técnicos em relação aos disponíveis no presente.

Entre abandonos e retomadas da construção do canal ao longo de diversos processos históricos que ocorreram na região do Mediterrâneo, ele foi ainda restaurado por volta de 250 a.C., sendo modificado, destruído e reconstruído por diversos povos que ocuparam a região nos 1 000 anos seguintes; até que, por volta do século VIII, a obra foi abandonada pelos califados.

A retomada das obras em Suez ocorreu na segunda metade do século XIX, período em que os países europeus estavam em franco processo de expansão territorial e disputavam a colonização do território africano.

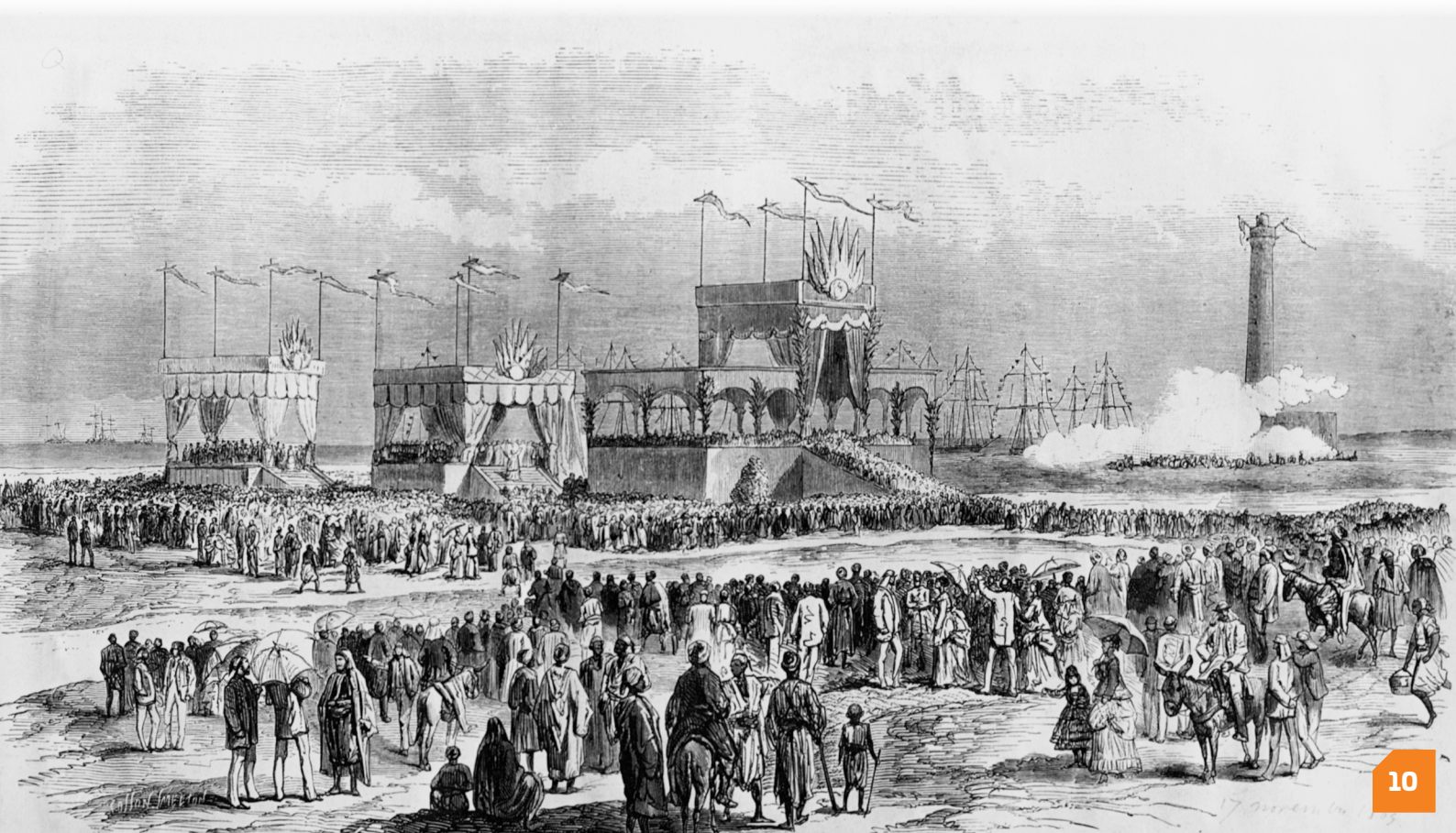
Da perspectiva da construção civil, as obras “modernas” do Canal de Suez não foram emblemáticas, especialmente porque não há grande desnível entre os corpos d’água interligados por elas. Esse fato tornou possível a finalização de sua construção em apenas uma década.

A conclusão de suas obras diminuiria imensamente o tempo de viagem e a distância entre os países da Ásia e os centros urbanos europeus, o que conferia ao canal um caráter estratégico. Por esse motivo, houve muitas disputas para definir quem o gerenciaria, já que seu domínio significaria também o domínio dos preços e ritmos de várias atividades econômicas, sociais e políticas relacionadas não apenas à região em que está localizado.

O patrocínio para a realização da obra veio da França, por intermédio de Ferdinand de Lesseps, diplomata na região mediterrânea. França, como patrocinadora, e Egito, como território em que o canal está instalado, passaram a ser os gerenciadores do empreendimento. Sem poder arcar com os custos, no entanto, o Egito repassou à Inglaterra seus domínios sobre o canal em 1875. Nesse momento, França e Inglaterra, duas potências coloniais, passaram a dividir o controle do canal. Mesmo com a ocorrência de duas grandes guerras mundiais, nas quais esses dois países estiveram diretamente envolvidos, o domínio sobre o canal não se alterou até a metade dos anos 1950.

Somente em 1957, com a ocorrência de protestos em prol da descolonização do continente africano, é que o Canal de Suez foi nacionalizado pelo Egito, sob o comando de Gamal Abdel Nasser, chefe de governo que investiu na estatização de empresas e recursos egípcios. A ação contou com a mediação da recém-criada Organização das Nações Unidas (ONU), que, contrariando interesses da França, da Inglaterra e do também recém-criado Estado de Israel, reconheceu a legitimidade do Egito no controle do canal que corta o seu território. No mesmo ano, foi criada a instituição chamada Autoridade do Canal de Suez (ACS), com o objetivo de controlar o fluxo de navios e mercadorias por suas águas.

Ilustração que representa a inauguração do canal de Suez, em novembro de 1869.



Em 1956, como represália à estatização egípcia, ocorreu a chamada crise do Canal de Suez, em que forças nacionalistas da região, com apoio das potências retiradas do controle do canal, o atacaram e ocasionaram seu fechamento por uma semana.

Na década seguinte, a Guerra dos Seis Dias (travada entre forças armadas do Estado de Israel e uma frente de países árabes dos quais o Egito fazia parte, que disputavam territórios da região) deflagrou um período de interrupção do fluxo de navios pelo canal que durou aproximadamente oito anos, de 1967 a 1975. Essa interrupção teve fim com a assinatura de um tratado de paz entre Israel e Egito.

Diante desses acontecimentos, podemos entender que a interrupção do fluxo de navios pelo Canal de Suez é uma preocupação antiga.

O que o mar tem a ver com a economia?

Em uma sociedade extremamente dependente do petróleo, a descoberta de grandes reservas do produto no Oriente Médio conferiu ainda mais importância à rota marítima que passa pelo Canal de Suez, tendo em vista que a maioria do petróleo e de seus derivados consumidos em todo o mundo é transportada de um país a outro em navios. Esse contexto fez que, ainda ao final do século XIX, as potências mundiais já buscassem garantir a não obstrução da via, independentemente do contexto geopolítico mundial.

Para isso França e Inglaterra, as potências que controlavam o canal, explicitaram o fato de não terem nenhum interesse na interrupção do tráfego pelo canal, o que foi oficializado em 1888, durante a Convenção de Constantinopla, evento em que assinaram um acordo que estabelecia que tanto em tempos de paz quanto em tempos de guerra estaria assegurada a livre passagem de embarcações pela via.

Um navio parado incomoda muita gente, muitos navios incomodam muito mais

No contexto atual, em que as redes sociais são o principal meio de circulação de notícias, as imagens rodam o mundo rapidamente.

Em poucos segundos, a imagem do navio cargueiro de grandes proporções *Ever Given*, cheio de mercadorias, ganhou visibilidade pública. A fotografia do navio posicionado na diagonal com as duas extremidades, a popa e a proa, encostadas nas bordas da via, fez que muitas pessoas tomassem conhecimento sobre a existência e a importância do local pela primeira vez. Isso se deu não exatamente pelo entendimento da importância do canal em si, mas pela repercussão que a interrupção do tráfego gerou.

A população em geral de diversos lugares do mundo, incluindo o Brasil, passou a saber que uma gama de bens e produtos são transportados por embarcações que se deslocam pelos oceanos, o que deixou ainda mais evidentes os aspectos da globalização da cadeia produtiva atual.

No Brasil, a internet foi a delírio com o compartilhamento de memes que faziam muitas piadas relacionadas ao bloqueio do canal e suas consequências. O alcance das notícias, compartilhadas em redes sociais, fez que o encalhe do *Ever Given*, apesar de tão distante do Brasil, acabasse se tornando uma notícia importante para a população, o que abriu espaço tanto para piadas quanto para debates nas redes sobre os impactos da globalização para o comércio de mercadorias no mundo.



O compartilhamento rápido da imagem do navio encalhado pela internet trouxe à tona também informações relativas ao grande congestionamento de navios que influenciou diretamente no aumento dos custos de frete de inúmeros produtos, o que desestruturou temporariamente diversas cadeias produtivas globais de abastecimento, cujo funcionamento regular, totalmente globalizado, depende da livre circulação na região.

Esse pode ser um exemplo para compreendermos como funciona a economia atual, na qual muitos países ocidentais importam produtos industrializados, prontos, e insumos que serão usados na produção em seus territórios. Esses produtos e insumos vêm de países como a Índia e a China e são transportados por empresas de logística que usam o Canal de Suez como corredor de transporte.

Em contraponto também são transportados para o Oriente diversos produtos, desde *commodities*, como minério de ferro e soja, por exemplo, até bens perecíveis, como suco de laranja, carnes congeladas, entre outros. Até mesmo animais vivos são transportados pelo canal, sabia?

O próprio navio Ever Given é um exemplo do funcionamento da cadeia produtiva na economia globalizada, uma vez que pertence à empresa japonesa Shoei Kisen, mas é operado pela taiwanesa Evergreen, cuja tripulação é indiana.

Por esse motivo, a fila de navios que se formou no Golfo de Suez e no mar Vermelho lançou luz sobre outros serviços de rendimento de capital que estão envolvidos na realização dos fretes por via marítima: os seguros dos produtos e empresas envolvidos no transporte pelo mar.

Após a constatação do fechamento do canal, as empresas envolvidas nas negociações de transporte de mercadorias passaram a consultar as cláusulas das apólices de seguros em busca da garantia de recebimento de indenização por atraso e perecimento das mercadorias que seriam entregues.

É relevante dizer que, em razão da pandemia de covid-19 e da redução do fluxo de transportes aéreos nesse período, as taxas cobradas pela ACS já haviam sido reajustadas para a realização do transporte por via marítima no canal. O que não se esperava, no entanto, era que um acidente atrasasse tanto as entregas e causasse tantas disputas entre as empresas de transporte e as seguradoras.

Como vimos nos textos anteriores, os prejuízos com o encalhe chegaram a níveis bilionários.

O desencalhe e seus custos

Por hora, o alibi das seguradoras é o seguinte: o navio Ever Given encalhou, mas as causas que o levaram a tal situação ainda não foram devidamente apuradas.

Se de um lado, os responsáveis pelo navio afirmam que as fortes rajadas de vento e problemas na manutenção do canal foram essenciais à mudança de rota que culminaram no incidente, de outro, as autoridades locais reivindicam que as características climáticas da área já são muito bem conhecidas pelos comandantes das empresas de navegação que utilizam aquela rota e que o canal se encontrava em perfeitas condições de navegação. O governo egípcio afirma que pode ter havido imperícia dos comandantes do navio e eventuais falhas mecânicas que podem ter impedido que os motores do Ever Given atingissem sua máxima potência, o que teria culminado no encalhe da embarcação.



Vista de navios no Mediterrâneo aguardando o desencalhe do navio Ever Given para atravessar o Canal de Suez. Egito, março de 2021.

A disputa de narrativas está à frente de uma causa maior: os responsáveis pelo encalhe devem pagar os seguros e indenizações relacionados aos atrasos na entrega das mercadorias, e até mesmo trabalhadores dos navios estão sendo utilizados como álibi para a garantia desses pagamentos, sendo mantidos em cárcere dentro do navio até que o pagamento seja realizado.

Na noite de 29 de março, após ficar encalhado desde o dia 26, os técnicos envolvidos no desencalhe do Ever Given finalmente conseguiram desobstruir o Canal de Suez. Apesar de todo o maquinário e as técnicas utilizadas para tal, foi a natureza que ajudou no processo. Naquela noite, o fenômeno da superlua fez com que as marés subissem e, conseqüentemente, aumentou o nível das águas do canal em aproximadamente 45 centímetros.

Com esse aumento no nível das águas e o apoio de navios rebocadores, foi possível realinhar a proa e a popa do navio, que foi finalmente recolocado na rota correta para a navegação.

A movimentação do navio e a reabertura ao tráfego, no entanto, não finalizaram os embates relacionados ao encalhe, já que o navio foi levado à margem e só terá a autorização para continuar viagem após o pagamento de uma indenização de, inicialmente, 1 bilhão de dólares. Há analistas que falam, inclusive, em um prejuízo diário de cerca de 10 bilhões de dólares em decorrência do encalhe.

Quem será responsabilizado pelo incidente e pagará essa conta?



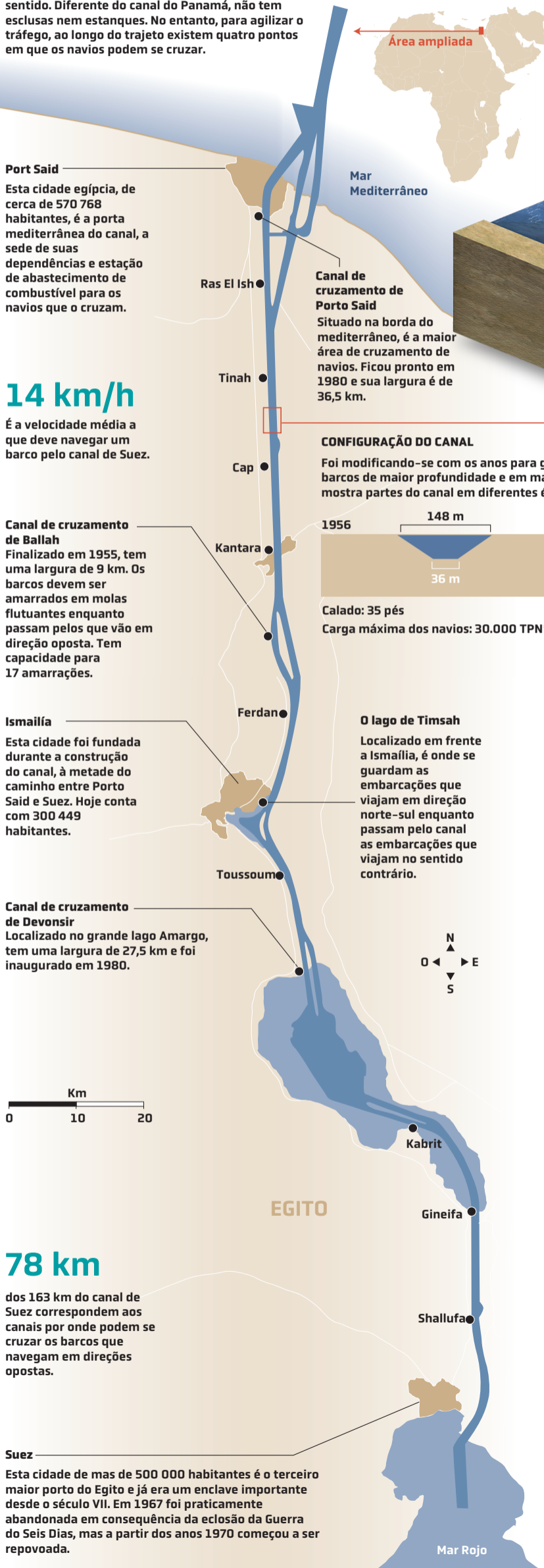
◀ **André Baldraia** é geógrafo e doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo. Também é licenciado em Educação Física pelo Centro Universitário Cenecista de Osório e hoje leciona no Departamento Interdisciplinar da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Canal de Suez

Construído entre 1859 e 1869, este canal é uma via marítima de 163 km que comunica o mar Mediterrâneo com o mar Vermelho. Sua construção encurtou consideravelmente a rota mercantil que comunica Europa e sul da Ásia. Por sua grande importância geoestratégica, seu controle foi objeto, desde o princípio, de fortes tensões entre as potências coloniais e o Egito. Em 1956, a decisão do presidente egípcio Gamal Abdel Nasser de nacionalizar o canal desencadeou a guerra do Sinai.

ROTA DE UM SÓ SENTIDO

O canal de Suez é uma rota aquática de um só sentido. Diferente do canal do Panamá, não tem esclusas nem estanques. No entanto, para agilizar o tráfego, ao longo do trajeto existem quatro pontos em que os navios podem se cruzar.



14 km/h

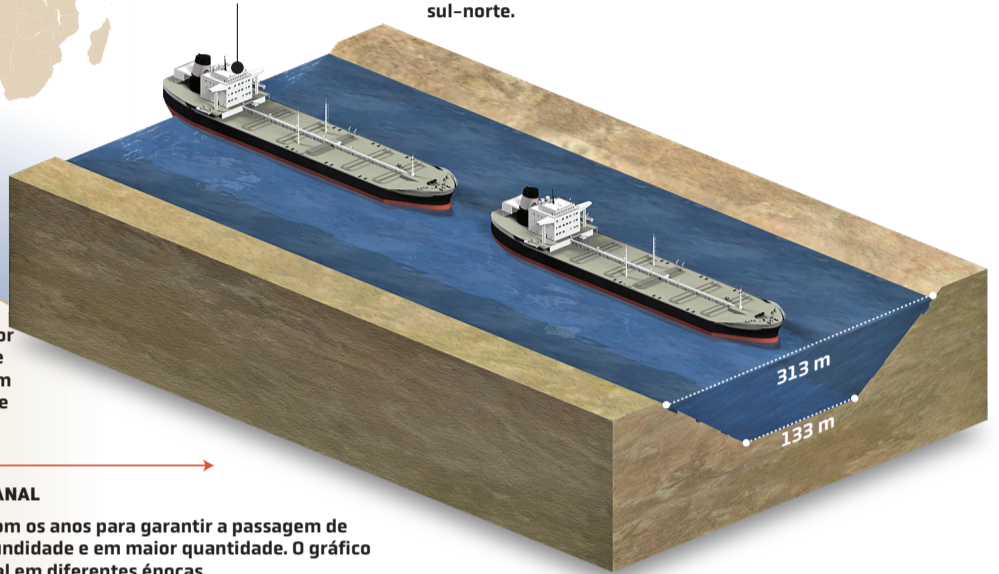
É a velocidade média a que deve navegar um barco pelo canal de Suez.

78 km

dos 163 km do canal de Suez correspondem aos canais por onde podem se cruzar os barcos que navegam em direções opostas.

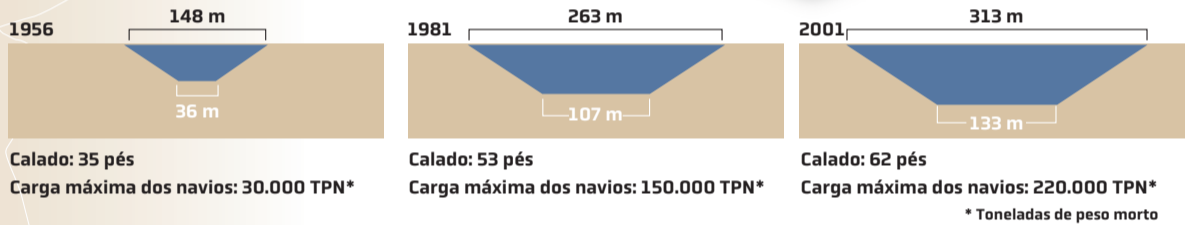
Configuração do canal

- 1 As navegações ocorrem em comboio, o que significa que os barcos partem em grupo.
- 2 São dois comboios por dia. Dois em sentido norte-sul e um em sentido sul-norte.
- 3 A travessia do canal dura entre 12 e 16 horas.
- 4 Os barcos que partem na direção sul-norte têm prioridade sobre os que partem na direção norte-sul.



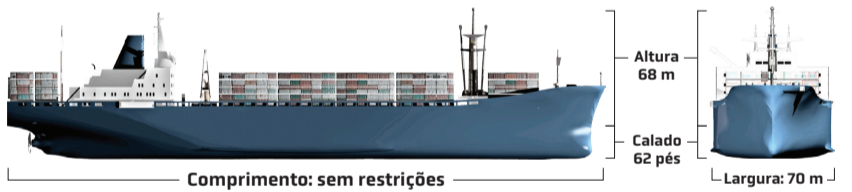
CONFIGURAÇÃO DO CANAL

Foi modificando-se com os anos para garantir a passagem de barcos de maior profundidade e em maior quantidade. O gráfico mostra partes do canal em diferentes épocas.



OS BARCOS DE SUEZ

Assim como os "Panamax" são barcos que respeitam normas específicas de tamanho para atravessar o canal do Panamá, os "Suezmax" são barcos com regras específicas de tamanho para atravessar o Canal de Suez. Não há restrições para quão comprido um barco pode ser, mas sim em relação ao seu calado (a parte que fica submersa durante a navegação).



SUEZ OU PANAMÁ?

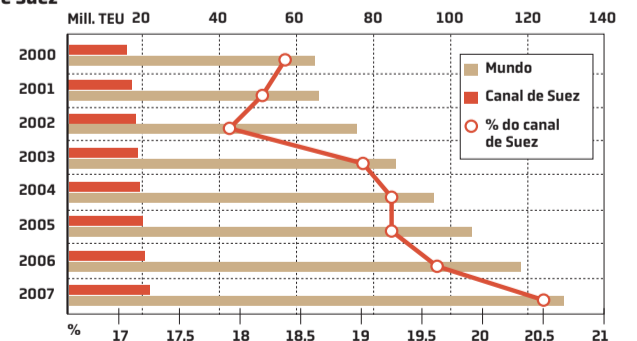
Para as rotas entre a costa leste dos Estados Unidos e a Ásia, a opção do Canal de Suez é a mais indicada no que diz respeito a distâncias. Seguem exemplos:

De Nova Iorque a : (km)	Por Suez	Panamá	Diferença
Hong Kong	21.542	20.929	-613
Laemb Chabang (Tailândia)	20.375	23.418	3.043
Singapura	18.897	23.218	4.321
Colombo (Sri Lanka)	15.927	26.063	10.136

EM CRESCIMENTO

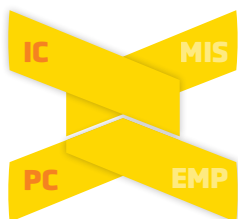
À medida que cresce o transporte marítimo mundial, também cresce o número de barcos que atravessa o canal de Suez

O gráfico mostra o movimento naval mundial, o movimento correspondente ao canal e a porcentagem que ele representa em relação à porcentagem mundial. As cifras estão dadas em milhões de TEU. Cada TEU equivale a um contêiner de 33 m³ de capacidade ou 28 230 kg de peso.



UMA HISTÓRIA DRAMÁTICA

As obras do canal começaram em 1859, com capital francês, e durante a primeira etapa, milhares de trabalhadores egípcios trabalharam à mão, sem máquinas. O canal permaneceu durante quase um século em mãos estrangeiras até que foi nacionalizado por Gamal Abdel Nasser, que desfez um bloqueio por parte da França e da Grã-Bretanha. Esta via aquática foi fechada em 1967, durante a Guerra dos Seis Dias entre os países árabes e Israel e foi reaberta definitivamente em 1975.



- > **Investigação Científica**
- > **Processos criativos**

As propostas de atividade podem facilmente ser realizadas fora da sala de aula, caso as aulas estejam em modelo remoto ou híbrido. Considere propor o uso de dispositivos tecnológicos para as discussões em grupo, planilhas e editores de texto compartilhados, aplicativos de mensagens de texto, redes sociais, entre outros.

➤ **Suez: História, transformações e fluxo de mercadorias**

1. Vamos começar?

Alguns teóricos compreendem que a Geografia é uma filosofia das técnicas e que assim o trabalho humano é o que molda o espaço geográfico, dando-lhe forma de acordo com as técnicas disponíveis em cada época. Esse diálogo geográfico conversa com outros, de termos mais históricos, que buscam analisar a ação humana de acordo com as características de seu recorte de tempo e, também, os processos anteriores que a permeiam.

Pensando com base nesses pontos de vista, é possível observar que, desde sua abertura, o Canal de Suez sempre esteve no mesmo lugar – mas ele não foi sempre o mesmo canal – e que as motivações e contextos que levaram a seus diferentes momentos de construção foram mudando ao longo da História.

Para aprofundar o entendimento a respeito do canal, sua história e técnicas envolvidas em suas etapas de construção, assistam ao **vídeo do Nerdologia**.



<https://ftd.li/ujziac>

2. Um pouco mais sobre as caixinhas mágicas

Quando se conta a história do navio cargueiro que encalhou no Canal de Suez, logo se pensa nas perdas econômicas decorrentes da obstrução do tráfego de navios por aquela rota. Sem negar tais fatos, convidamos à reflexão sobre um objeto essencial para o tráfego de mercadorias atual: os contêineres.

Em grupos, investiguem a importância dos contêineres para a economia global atual. Em seguida, pesquisem e apresentem outros usos dados a um contêiner quando ele é descartado por não poder mais ser utilizado no setor de fretes marítimos. O que será possível fazer com um contêiner reutilizado? Como um ou mais objetos desses poderiam ser utilizados na comunidade da qual sua escola faz parte? Quais os prós e os contras de se reutilizar materiais como esses?

3. Entender e criar

Agora que já temos informações suficientes sobre os momentos históricos e as técnicas relacionadas à construção do Canal de Suez no passado e no presente, que tal criar algo, em grupo, que expresse e explique as mudanças associadas a essa construção ao longo do tempo? Em grupos, desenvolvam algo que expresse os tempos e as mudanças dessa construção. Pode ser um conjunto de desenhos no estilo croqui, um conjunto de *slides* com imagens pesquisadas, maquetes ou representações em 3D feitas com apoio de aplicativos. Qualquer que seja a forma escolhida, ela deve expressar transformações relacionadas aos seguintes pontos: mudança na profundidade e na largura do canal; instalações de iluminação que permitiram a navegação no período noturno; mudanças nos tipos de embarcações e formas de transportar mercadorias etc. Vocês podem escolher um recorte de tempo ou um período específico (da História Antiga ou mais recente, ou até mesmo criar uma linha do tempo) e representar da maneira que escolherem como compreendem a forma que as mudanças nesse espaço e em seu uso foram ocorrendo.

Mãos à obra!

Na BNCC:

- EM13CHS101
- EM13CHS201
- EM13CHS202
- EM13CHS203
- EM13CHS204
- EM13CHS604

Conteúdos abordados:

- Globalização
- Transporte de mercadorias
- Relações internacionais
- Geopolítica
- História do Oriente Médio



Notícias como a do encalhe do navio Ever Given no Canal de Suez nos possibilitam a investigação de processos que tornam visível a mudança de espaços e fluxos de vida ao longo do tempo. O trânsito moderno e contemporâneo de mercadorias é tema essencial para a compreensão da construção da ideia de economia e das mudanças espaciais e sociais ocorridas ao redor do planeta em função dela no decorrer da História.

As pesquisas propostas colocam os estudantes em posição de protagonismo na análise de fontes e na investigação de fenômenos e episódios importantes que precederam a escolha de Suez para a construção de um canal tão essencial até os dias de hoje. Elas tornam possível o entendimento sobre os processos de escolha e formação de pontos estratégicos de contato entre nações e estimulam reflexões sobre as consequências dos grandes fluxos de mercadorias atuais para o meio ambiente, para os países envolvidos nesses fluxos e para as transformações cotidianas ao redor do Globo de maneira geral.

É importante que o professor faça a mediação necessária para a realização das pesquisas, estimulando reflexões e pontuando o encaminhamento das atividades, com o intuito de que a turma compreenda as etapas dos processos analisados e consiga, por fim, realizar a representação desses processos em imagens ou maquetes, que visa sistematizar o conteúdo aprendido e tornar observáveis os processos descritos nessa edição.

Da informação à reflexão: dados e fontes em Ciências Humanas

Neste ciclo 2021, **Articulação Itinerários CHSA** aborda temas que se relacionam à utilização de fontes e dados nas Ciências Humanas, explorando as formas e a importância da coleta e da produção de dados e informações para a apreensão de fenômenos sociais, a construção de conceitos, a definição de políticas públicas e o avanço da ciência.

ARTICULAÇÃO ITINERÁRIOS

HUMANAS

JUNHO | 2021 EDIÇÃO Nº 6



Diretor-geral

Ricardo Tavares de Oliveira

Diretor adjunto de Sistema de Ensino

Cayube Galas

Gerente de conteúdo

Júlio Ibrahim

Gerente de produção e design

Leticia Mendes de Souza

Editora

Amanda Bonuccelli Voivodic

Editores assistentes

Leandro Alves Gomes

Luiza Grecco e Marques

Colaboradoras

Maíra de Freitas Bechtold

Paula Feijó de Medeiros

Coordenador de eficiência e analytics

Marcelo Henrique Ferreira Fontes

Supervisora de preparação e revisão

Adriana Soares de Souza

Assistente editorial

Renata Slovac Savero

Preparação e revisão

Equipe FTD

Coordenadora de imagem e texto

Marcia Berne

Pesquisa de iconografia

Equipe FTD

Coordenadora de criação

Daniela Máximo

Supervisor de produção e arte

Fabiano dos Santos Mariano

Projeto gráfico

Bruno Atilli

Editora de arte

Adriana Maria Nery de Souza

Créditos das imagens:

p.1. Gokturk-1 Observation Satellite/Handout/Anadolu Agency/Getty Images; p.2. Igor Grochev/Shutterstock.com; p.3. Capitano Productions Film/Shutterstock.com; p.4. Universal History Archive/Universal Images Group/Getty Images; p.6. Eric Valenne geostory/Shutterstock.com; p.7. Corona Borealis Studio/Shutterstock.com; p.8. Kalkj/Alamy/Fotoarena; p.9. Menara Grafis/Shutterstock.com; p.10. DeAgostini/Getty Images; p.11. Engineer studio/Shutterstock.com/Editoria de Arte; p.13. MAHMOUD KHALED/AFP/Getty Images, Acervo pessoal; p.14. © Sol 90 Images