

**MARINHA DO BRASIL
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS
ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO
CURSO DE FORMAÇÃO DE AQUAVIÁRIOS
(CFAQ I-M)**



1ª.edição
Rio de Janeiro
2013

© 2013 direitos reservados à Diretoria de Portos e Costas

Autor: Professor **Nelio** Fernandes

Revisão Pedagógica:

Revisão ortográfica:

Diagramação/Digitação: Invenio Design

Coordenação Geral:

_____ exemplares

Diretoria de Portos e Costas
Rua Teófilo Otoni, n. 4 – Centro
Rio de Janeiro, RJ
20090-070
<http://www.dpc.mar.mil.br>
secom@dpc.mar.mil.br

Depósito legal na Biblioteca Nacional conforme Decreto nº 1825, de 20 de dezembro de 1907
IMPRESSO NO BRASIL / PRINTED IN BRAZIL

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5
UNIDADE 1 – ANTIGUIDADE	7
1.1. POVOS ANTIGOS VOLTADOS PARA A NAVEGAÇÃO	7
1.2. CAUSAS MAIS IMPORTANTES QUE DETERMINARAM A EXPANSÃO DA ATIVIDADE MARÍTIMA	9
1.3. PRINCIPAIS CONSEQUÊNCIAS DA EXPANSÃO MARÍTIMA	10
UNIDADE 2 – IDADE MÉDIA E MODERNA	12
2.1. MERCANTILISMO COMO INCREMENTO DA ATIVIDADE MARÍTIMA	12
2.2. QUEDA DE CONSTANTINOPLA COM A EXPANSÃO MARÍTIMA	13
2.3. DESCOBRIMENTOS RESULTANTES DAS GRANDES EXPEDIÇÕES MARÍTIMAS, ..	14
2.4. MOTIVOS QUE FIZERAM DOS POVOS IBÉRICOS OS PRINCIPAIS RESPONSÁVEIS PELA EXPANSÃO DAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS	14
2.5. PRINCIPAIS ATIVIDADES MARÍTIMAS NO PERÍODO DE COLONIZAÇÃO DO NOVO MUNDO	15
2.6. PROGRESSOS ALCANÇADOS NA NAVEGAÇÃO: BÚSSOLA, ASTROLÁBIO E AS ALTERAÇÕES FÍSICAS INTRODUZIDAS NAS EMBARCAÇÕES	16
UNIDADE 3 – IDADE CONTEMPORÂNEA	18
3.1. REVOLUÇÃO INDUSTRIAL À EXPANSÃO MARÍTIMA	18
3.2. ASPECTOS MARÍTIMOS E NAVAIS NOS CONFLITOS MUNDIAIS	19
3.3. PRINCIPAIS AVANÇOS TECNOLÓGICOS INTRODUZIDOS NOS MEIOS MARÍTIMOS.	19
3.4. IMPORTÂNCIA DO MEIO MARÍTIMO NA ATIVIDADE COMERCIAL GLOBAL	21
3.5. DIFERENÇA ENTRE PODER MARÍTIMO E PODER NAVAL	21
UNIDADE 4 – ATIVIDADE MARÍTIMA NO BRASIL	23
4.1 ATIVIDADE MARÍTIMA NO PERÍODO PRÉ-COLONIAL E COLONIAL	23
4.2 ABERTURA DOS PORTOS COMO FATOR DE IMPULSO ÀS ATIVIDADES MARÍTIMAS	24
4.3 PAPEL FUNDAMENTAL DA MARINHA DO BRASIL NA CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL AOS DIAS ATUAIS	25
4.4 IMPORTÂNCIA DO VISCONDE DE MAUÁ NA ATIVIDADE ECONÔMICA E NA EXPANSÃO NO TRANSPORTE MARÍTIMO	30
4.5 PRINCIPAIS SEGMENTOS DO SETOR MARÍTIMO	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	34

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo colaborar para que o leitor tenha um entendimento da história econômica, política e social do domínio do mar pelos homens ou potências.

Em todos os lugares que o homem habita é necessário que a vida econômica se desenvolva mediante um tráfico contínuo de matérias primas que vão dos centros produtores para os transformadores e de produtos manufaturados que são transportados dos centros de transformação aos lugares de consumos ou qualquer lugar mais remoto do continente.

Em tempos remotos, o homem pré-histórico, dentro de seu habitat natural, precisava se locomover para garantir sua sobrevivência. Essa necessidade levou-o naturalmente a descobrir os caminhos marítimos ou aquaviários como no Brasil há poucos anos atrás rebatizamos. Os rios, naturalmente, devem ter sido os primeiros caminhos sobre as águas a serem experimentados pelo homem, conforme adquiriam conhecimento e experiências avançavam seguindo os seus cursos naturais até chegarem ao mar e dele ao oceano.

Provavelmente, o homem pré-histórico tenha ficado deslumbrado e amedrontado quando viu pela primeira vez o mar. Aquela imensidão de água, com ondas enormes e cujo fim não se visualizava, formava um cenário deslumbrante e fantástico. O mesmo cenário que ainda hoje encanta os homens e os chama para a vida junto ao mar.

Com a admiração veio a atração pelo desconhecido, então aos poucos o homem foi aventurando-se ao mar, aplicando o conhecimento adquirido nos rios, como, nadar, pescar, flutuar em cima de toras de madeiras, jangadas etc. dando asas a sua imaginação.

Esse desejo pelo desconhecido, que ainda ferve em nosso cérebro, levou os povos primitivos a criarem as primeiras técnicas de navegação a construírem os primeiros estaleiros e as primeiras embarcações. Assim, foi possível fazer viagens mais longas e alcançar os oceanos e outras praças, estabelecendo as trocas de mercadorias, as relações sociais e, conseqüentemente, os desacordos que levam as guerras e, que tantas tristezas e amarguras tem deixado.

UNIDADE 1

ANTIGUIDADE

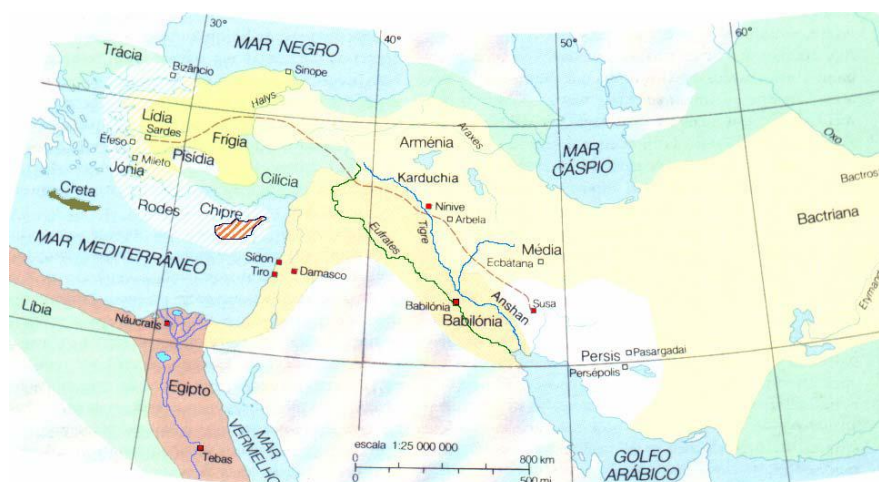
1.1 POVOS ANTIGOS VOLTADOS PARA A NAVEGAÇÃO

No início da Idade Antiga, o homem procurou habitar locais próximos aos grandes rios para a prática da agropecuária. Com o passar do tempo e as inovações técnicas de produção, essa atividade começou a gerar excedentes de produção e, com isso surgiu a necessidade de escoamento desses excedentes, que ocorreu por terra e pelos rios navegáveis.

As primeiras tripulações dos navios eram formadas por homens oriundos das classes marginalizadas em terra, que viam no trabalho marítimo a alternativa viável às necessidades da vida. Eram homens rudes, menos qualificados que revezavam seu trabalho ora prestando serviço na marinha de guerra, ora na marinha mercante.

O marinheiro daquela época mantinha um relacionamento afetivo com o seu navio, às vezes tão intenso ao ponto dos ingleses, por exemplo, de usarem o prenome SHE para se referirem a ele.

No Egito e na Mesopotâmia, havia constantes viagens, em condições razoavelmente seguras abaixo e acima do Rio Nilo, Tigre e Eufrates. Nada se sabia do resto do mundo, exceto as lendas monstruosas.



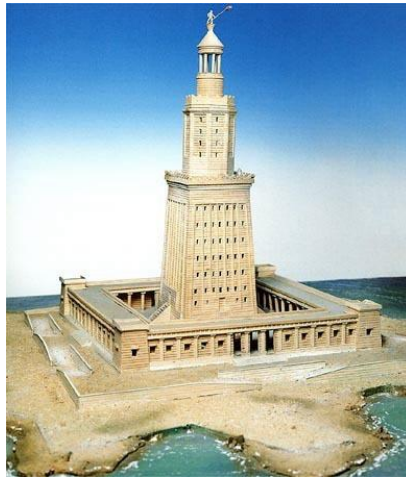
Egito e Mesopotâmia (fonte: internet).

O marinheiro mora no navio. Logo, é transportado para diversas partes do mundo enfrentando temporais e guerras. Compartilham sofrimentos e lutas, chegam ao destino após

superar várias dificuldades. Até bem pouco tempo, o marinheiro era discriminado pela sociedade que o considerava um eterno aventureiro.

Os principais povos da Antiguidade voltados para o mar foram:

Os egípcios, que sob o domínio do grego Alexandre, o Grande, se firmou como potência marítima. Alexandre fundou na foz do rio Nilo, a cidade de Alexandria, estabelecendo ao sul um porto fluvial e ao norte um porto marítimo entre a margem e a ilha de Pharos. Nessa ilha foi construída uma grande torre para iluminar a entrada do porto durante a noite, dando origem aos faróis.



Farol de Alexandria (fonte: internet).

Os cretenses, também conhecidos como minuanos, foram considerados povos do mar. A ilha de Creta, localizada no Mediterrâneo, foi habitada cerca de 4000 anos antes dos cretenses nela se instalarem. Suas frotas eram constituídas por embarcações especiais tripuladas, em sua maioria, por egípcios e iam comerciar no vale do rio Nilo, da Sicília até a Palestina. Acredita-se que tenham ensinado, aos egípcios e a outros povos da antiguidade, a arte da construção naval.

Os fenícios, estabelecidos numa pequena faixa de terra de 200 km entre o Mediterrâneo e o Líbano, com o aumento da sua população, foram obrigados a ganhar a vida no mar, se tornando excelentes marinheiros. Suas principais cidades como Sidon, Tiro e Biblos eram consideradas os melhores portos daquela época e a ocupação de seus habitantes era com o comércio marítimo. Na mesma proporção que estabeleceu o poder marítimo, o porto de Tiro tornou-se o mais importante, superando Sidon e tornando-se um grande centro comercial. Assim, a Fenícia alcançou sua hegemonia marítima.

Os gregos, na história da humanidade, contribuíram para o desenvolvimento das atividades marítimas. Criou a Liga Délica com a contribuição das cidades-estados, lideradas por Atenas, que deveriam fornecer barcos tripulados do tipo trirremes, com doze remadores em cada bordo e sem velas. Levou aproximadamente doze anos para fazer uma forte marinha de guerra e desenvolver a marinha mercante. Atenas teve sua ascensão comercial marítima, nos anos de 478 a 528 a.C.

Os cartagineses, depois da queda de Tiro, se tornaram os protetores das colônias fenícias do ocidente e, por ser Cartago o grande centro africano ao qual afluíam às caravanas,

estabeleceu-se daí um verdadeiro império marítimo comercial graças à limitação das rotas pelas quais os outros povos podiam passar. Cartago manteve por muitos anos o monopólio do mar.

Os etruscos, com amplo comércio com as colônias gregas, habitavam o norte da Itália. Eram bons criadores de gado e exploravam minas de cobre. Sua frota de navios estava sempre pronta para apoiar qualquer povo mediante pagamento às investidas marítimas contra os gregos, fenícios e mais tarde os cartagineses. Na antiguidade quase não havia distinção entre pirata e comércio marítimo, por isso, para os gregos, um etrusco era um pirata.

Os romanos, com acesso à foz do rio Tibre iniciaram suas atividades marinheiras, descendo o rio em embarcações leves, carregadas de mercadorias a serem embarcadas em navios fenícios e gregos. Retornavam com mercadorias de seu interesse. Em pouco tempo, Roma se tornou um porto de troca e concorrente das cidades etruscas adjacentes. O imperador Augusto criou a marinha romana permanente, que funcionava como polícia naval na perseguição e caça aos piratas.



Rotas romanas de comércio (fonte: internet).

1.2 CAUSAS MAIS IMPORTANTES QUE DETERMINARAM A EXPANSÃO DA ATIVIDADE MARÍTIMA

O Mediterrâneo, berço da civilização ocidental, foi onde floresceram as atividades marítimas da Antiguidade. Através das suas águas todo o mundo conhecido estava unido.

O Mar Mediterrâneo foi desde cedo usado para o estabelecimento de relações entre os povos por ele banhados. Foi nesse mar, que desenvolveu intensa atividade comercial

ocasionando uma via de escoamento e troca de riquezas. Todavia, seu prestígio se deu por ter sido o meio de propagação de ideias entre os povos por ele ligados. Vê-se que o mar teve como ainda tem amplo uso: comércio, expansão de ideias e de domínios, fonte de sobrevivência etc.

Para a Antiguidade Ocidental, o mar era o Mar Mediterrâneo. Apenas ele tinha grande significação para o arquipélago de civilizações que o rodeou. Os barcos que os homens construíram eram próprios apenas para as distâncias relativamente curtas de um mar fechado. O grande oceano permaneceu desconhecido do homem comum, com raras exceções, até os albores da Idade Moderna.

Excetuando-se uma navegação atlântica costeira, mais desenvolvida durante a Idade Média, até então os povos ocidentais e médios orientais do mundo conhecido, restringiram suas atividades marítimas ao Mediterrâneo. Eis porque o mar teve em largo período da História da Civilização Ocidental, uma dimensão verdadeiramente restrita.

1.3 PRINCIPAIS CONSEQUÊNCIAS DA EXPANSÃO MARÍTIMA

A História documentada do Poder Marítimo tem início em meio a uma grande crise. O tipo mais comum de crescimento econômico e demográfico dos povos antigos era através da conquista de novas terras e outras gentes. Assim, adquiriam-se, à custa de um vasto investimento em vidas e em equipamentos bélicos, recursos naturais e humanos para a expansão, necessária como processo de desenvolvimento e riqueza. A isso se chama o modelo imperial, pelo qual se estabeleciam os impérios da Antiguidade, repousando sempre sobre a escravização ou a exploração dos vencidos.

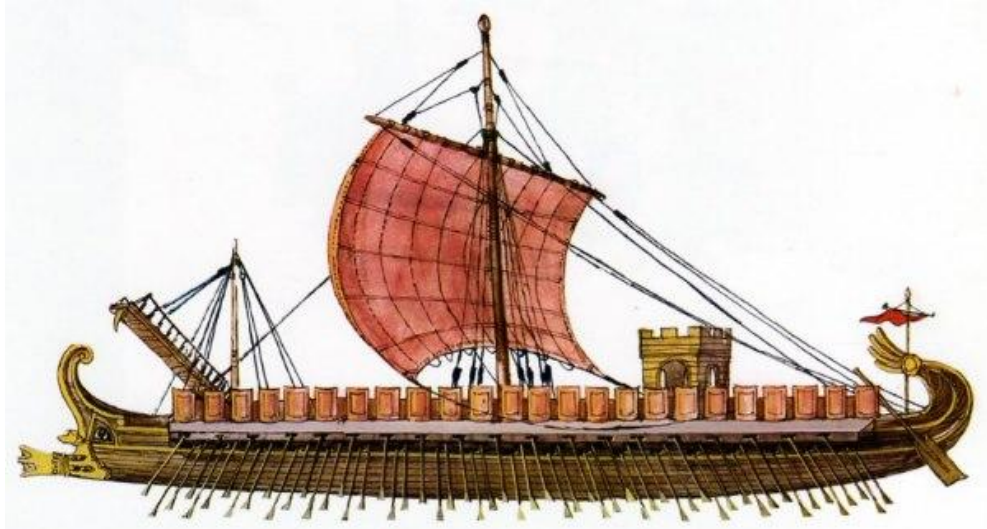
Tal modelo requeria, portanto, um elemento essencial à sua execução, as forças armadas, sem as quais não haveria, evidentemente, qualquer conquista, porque todas eram realizadas pelo fio da espada. Então, ao se falar em modelo imperial, subentende-se o exercício pleno do Poder Militar.

Grandes operações militares já se faziam entre os antigos, todas de caráter eminentemente terrestre. A primeira vez em que aparece o elemento naval em grande escala, estamos diante de um ataque da Ásia sobre a Europa. Trata-se de tentativa, três vezes encetada, do Império Persa para dominar a Grécia, durante a segunda metade do século V a.C. Portanto, o modelo imperial foi elemento de conquista fazendo a dilatação dos domínios ou usando-se suas facilidades para garantir os movimentos expansionistas, sempre encetados ou levados a efeito pelas forças militares.

Cabe agora ver outros aspectos do mar restrito da Antiguidade, notando-se a defesa das vias marítimas para sua pacífica utilização e a consolidação das conquistas feitas através do mar.

A Marinha de Guerra surgiu na aurora da História com uma missão específica, que deve ser permanentemente lembrada, a defesa do tráfego marítimo. As primeiras linhas comerciais ao longo das costas mediterrâneas despertaram cedo o desejo do enriquecimento à custa do

assalto às embarcações mercantes carregadas de material de troca. A solução encontrada para a proteção aos navios mercantes foi à criação de um tipo novo de navio, com grandes características de mobilidade - embora lhe faltasse resistência ao mar e raio de ação - especificamente dedicado à guerra, tanto defensiva como ofensiva. Estava criada a Marinha de Guerra, em função da necessidade imposta pelas riquezas nacionais, transportadas pela Marinha Mercante.



Galera trirreme romana (fonte: internet).

UNIDADE 2

IDADE MÉDIA E MODERNA

2.1 MERCANTILISMO E INCREMENTO DA ATIVIDADE MARÍTIMA

Durante toda a Idade Média, o comércio marítimo intensificou-se no Mediterrâneo, tendo como principais intermediários as cidades italianas, verdadeiras potências mercantis e financeiras da Europa. Elas mantinham grandes frotas comerciais, realizando as trocas através de entendimentos com os árabes, já que as mercadorias orientais, de grande aceitação na Europa, antes de chegarem às margens mediterrâneas passavam pelas terras do Oriente.



Mapa da Itália (fonte: internet).

O fim da Idade Média é marcado por importantes invenções, entre as quais avultam pela sua importância para o mundo de hoje, a pólvora e a imprensa, a primeira como elemento destruidor e a segunda não somente como fator de divulgação da cultura, mas, teve enorme importância na propagação dos conhecimentos geográficos e na impressão das cartas náuticas.

Quanto à arte da navegação, deu-se no século XIII um acontecimento de grande importância, que foi a introdução da bússola na Europa. Esse instrumento já era conhecido pelos chineses. Coube aos árabes servir de ligação entre o Oriente e a Europa, apesar de suas contínuas lutas com os cristãos. Na época das Cruzadas, os europeus devem ter tomado conhecimento da bússola, que, a princípio, foi considerada coisa de magia.

2.2 QUEDA DE CONSTANTINOPLA E A EXPANSÃO MARÍTIMA

No século XV, Constantinopla era uma cidade estratégica para o comércio marítimo. Pelo mar, conectava o mar Mediterrâneo ao mar Negro. Portanto, funcionava como local obrigatório para as rotas comerciais. Por terra, ligava a Ásia à Europa, fortalecendo o comércio entre esses dois continentes.

Para as cortes portuguesa e espanhola, considerando a necessidade de especiarias, Constantinopla, por ser entreposto de mercadorias e o porto mais importante da região, teve essencial importância.



Constantinopla (fonte: internet)

No dia 6 de abril de 1453, o sultão Mehmed II invadiu Constantinopla. Seu sonho de criar um grande império otomano começou. Com a fundição de um novo tipo de canhão, os maiores do mundo na época, destruiu a muralha da cidade e postou setenta navios de guerra diante do porto. O imperador Constantino, um descendente do legendário primeiro imperador cristão, viu então a sua cidade cair nas mãos turcas.

Com a queda de Constantinopla em poder dos turcos, o comércio marítimo sofreu o maior abalo de sua história. A navegação marítima nas mãos dos cristãos teria que procurar novos caminhos para suprir-se de especiarias.

O sultão Mehmed rebatizou o antigo centro dos cristãos ortodoxos. Assim, Constantinopla passou a se chamar Istambul. A religião cristã não foi proibida, mas o islamismo tornou-se a religião oficial.

O império otomano durou cem anos. E durante esse período, ele foi se esfacelando dia a dia e com a Primeira Guerra Mundial, deixou de existir. Foi criada na ocasião a República da Turquia. Inicialmente, sua capital foi Istambul. Porém, no século XX, a capital passou a ser a cidade de Ankara.

2.3 DESCOBRIMENTOS RESULTANTES DAS GRANDES EXPEDIÇÕES MARÍTIMAS

A História revela a participação dos portugueses no principal papel principal do grande espetáculo dos descobrimentos marítimos. Suas primeiras navegações foram feitas empregando-se navios como a barca e o barinel.

A partir de 1440, aproximadamente, os portugueses aperfeiçoaram um novo tipo de navio, que viria a ser o invento revolucionário dessa época: a caravela.

A caravela era um navio mais alongado que seus antecessores, de borda alta e usava velas latinas triangulares, o que a tornava apta a navegar contra o vento (bolinar). A caravela portuguesa afrontou a fúria dos mares e lutou contra ventos tempestuosos. Seus feitos lhe deram o título de “Navio dos Descobrimentos”.



Caravela – Século XV (fonte: internet)

Depois de explorada toda a costa africana do Atlântico, os portugueses adotarão outro tipo de navio bem maior que a caravela e capaz de navegar muito longe das costas, mesmo com tempo hostil. Essa embarcação foi denominada de nau. O grande navegador português Vasco da Gama utilizou a nau para contornar a África e chegar até a Índia.

Ratificando o primeiro parágrafo, indiscutivelmente, o primeiro lugar dos grandes descobrimentos cabe aos portugueses. Foram eles, que durante mais de duzentos anos abriram novos caminhos, exploraram novas fontes de riquezas e descobriram novas terras. A Descoberta da América por Colombo, a serviço da Espanha, é um episódio isolado, passo que as navegações portuguesas se desenrolaram com caráter de continuidade e, muitas vezes, com planos preestabelecidos.

2.4 MOTIVOS QUE FIZERAM DOS POVOS IBÉRICOS OS PRINCIPAIS RESPONSÁVEIS PELA EXPANSÃO DAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS

A expansão do sistema feudal na Europa atingiu Portugal e Espanha, povos que habitam a península ibérica, daí a exigência de um mercado consumidor mais exigente e com a nobreza privilegiada pelos reis.

Inicialmente, podemos considerar para a expansão marítima a tomada de Constantinopla pelos turcos, que professavam a religião muçumana, fechando as portas para a navegação entre os mares Mediterrâneo e Negro.

Constantinopla era um porto de troca dos produtos do Oriente, as famosas especiarias, não cultiváveis em solo europeu. Somando-se essa inconveniência, que foi a impossibilidade do uso de Constantinopla, os portugueses e espanhóis voltaram-se para o Atlântico, cujo conhecimento se estendia até as ilhas de Cabo Verde.

O aparecimento da Escola de Sagres pelo infante D Henrique, apelidado de o Navegador - filho de D João I, o fundador da dinastia de Avis, que reinou até 1580 - incentivou as grandes navegações. D. Henrique faleceu em 1460, momento em que as navegações já haviam alcançado a Serra Leoa no litoral da África.



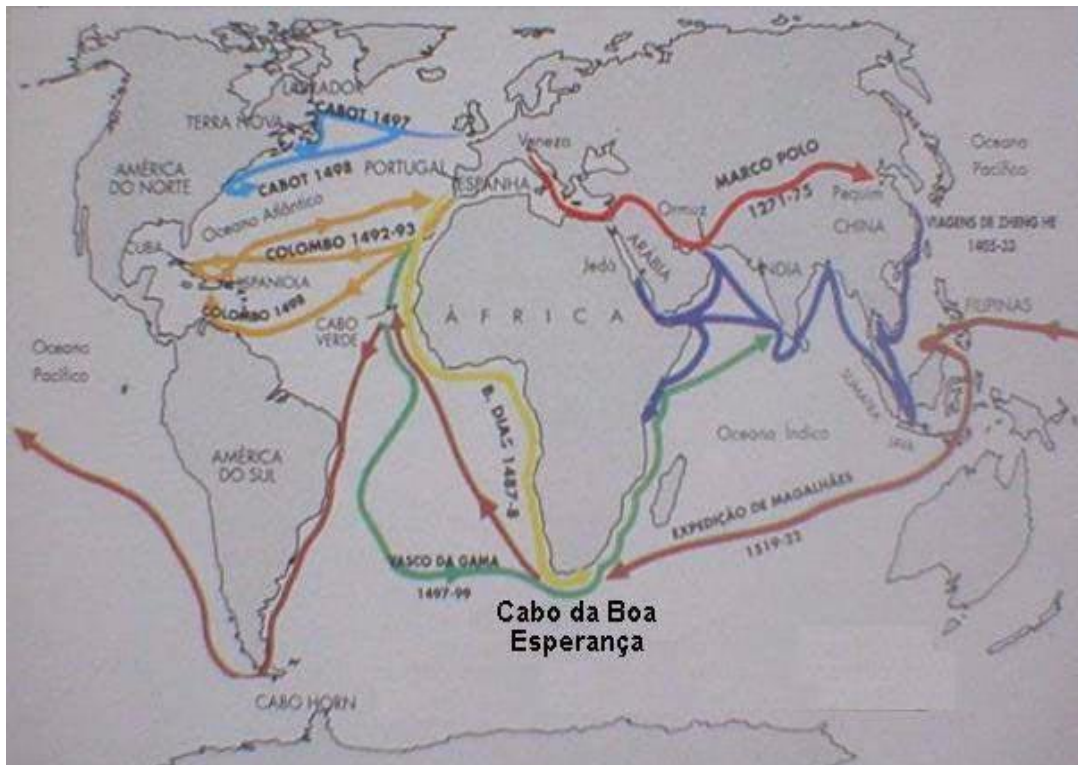
Infante D. Henrique (fonte: internet).

Na época, a expansão marítima foi demarcada por Vasco da Gama, que descobriu Calicut, na Índia e por Cristovão Colombo, descobrindo o Novo Mundo ao navegar até a ilha de Guannani, na América Central, pensando ter encontrado as Índias. Outros grandes navegadores tiveram seus feitos enaltecidos. Entre eles, Pedro Álvares Cabral, Bartolomeu Dias, Nicolau Coelho, Vicente Pinzon, Fernão de Magalhães etc.

2.5 PRINCIPAIS ATIVIDADES MARÍTIMAS NO PERÍODO DE COLONIZAÇÃO DO NOVO MUNDO

Há muitos séculos o oceano Atlântico atraía a curiosidade dos navegantes europeus mais ambiciosos. Mas, as poucas expedições, que se enturmaram pelo mar nunca mais voltaram. Essas tentativas malogradas criaram na imaginação popular as mais fervilhantes lendas sobre os oceanos desconhecidos.

Por volta de 1400, o ser humano não conhecia o real tamanho da Terra. Era senso comum considerar a Terra plana terminando em abismos. Foi com os grandes descobrimentos - caminho para a Índia, chegada as Américas por Colombo e Cabral, que esse pensamento mudou.



Descobrimentos Marítimos (fonte: internet)

As principais atividades marítimas no período de colonização do Novo Mundo se intensificaram pelos povos ibéricos como as viagens consecutivas de Colombo e as expedições marítimas dos espanhóis para as ilhas do Caribe. Essas atividades, na maioria das vezes eram atividades de domínio das novas terras, para estabelecer a religião cristã e para criar as famosas colônias do Novo Mundo, que tanto enriqueceram esses países descobridores, com o comércio de mão de obra escrava para a agricultura, nas plantações de milho, café, chá entre outras.

2.6 PROGRESSOS ALCANÇADOS NA NAVEGAÇÃO: BÚSSOLA, ASTROLÁBIO E AS ALTERAÇÕES FÍSICAS INTRODUZIDAS NAS EMBARCAÇÕES

O desconhecimento completo dos oceanos nos dá uma medida dos riscos enfrentados pelos navegantes do século XV, que ousaram desbravá-los em precários barcos, com aproximadamente vinte e cinco metros de comprimento.

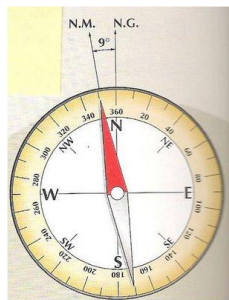
As técnicas de navegação empregadas tradicionalmente no Mar Mediterrâneo, no Báltico e na costa europeia eram insatisfatórias para as novas circunstâncias. Foi com objetivo de aprimorá-las, que o Infante D. Henrique, filho do rei D. João I de Avis, reuniu os mais experimentados cartógrafos, astrônomos, construtores navais e pilotos da Europa.

Os portugueses aperfeiçoaram a caravela, com dois ou três mastros onde se alternavam velas triangulares e quadrangulares. No século XVI, construíram as naus, muito maiores, para as longas travessias rumo a Ásia e a América. Também, adaptaram para uso náutico

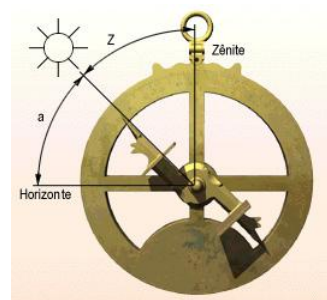
instrumentos como a bússola, criada pelos chineses e o astrolábio, há muito utilizado pelos marinheiros gregos e árabes.

O astrolábio era um instrumento utilizado para observações dos corpos celestes, para medir distâncias ou alturas, para determinar latitudes e hora do dia. Esse instrumento foi descrito por um grego do século VI, mas o conhecimento necessário proveio provavelmente da babilônica.

A bússola, conhecida como agulha magnética pelos marinheiros, é um dos mais antigos instrumentos de navegação e com poucos melhoramentos. Até a presente data, faz parte dos instrumentos de navegação das embarcações.



Agulha magnética (fonte: internet)



Astrolábio (fonte: internet)

Atualmente, a agulha giroscópica é o instrumento, normalmente, utilizado como fonte primária para obter rumos e marcações verdadeiras nos navios. Porém, ainda se vê a presença da agulha magnética, totalmente mecânica, no passadiço e no tijupá.

UNIDADE 3

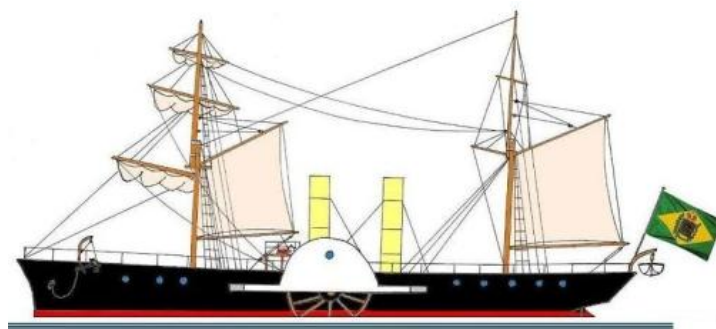
IDADE CONTEMPORÂNEA

3.1 REVOLUÇÃO INDUSTRIAL À EXPANSÃO MARÍTIMA

Para ter ideia, quase todo o transporte de bens econômicos é feito através de navios, seguido pelo transporte terrestre - trens e caminhões - e por último, o aéreo.

A Revolução Industrial do final do século XVIII intensificou não só a produção, tornando-a massificada, como aumentou a necessidade de escoar o que era produzido. Com isso o desenvolvimento pode ser maior para os países produtores. Vantajoso para os subdesenvolvidos, que importavam os produtos agora fabricados com maior agilidade, tornando esses compradores mais satisfeitos.

Os navios, antes dependentes da energia eólica, ganharam propulsão fornecida pelas caldeiras de vapor, que foram desenvolvidas na época. Portanto, o grande salto da Marinha Mercante ocorreu no século XIX com o desenvolvimento de navios mais velozes, com motores de qualidade e, conseqüentemente, com a navegação mais precisa e segura. Antes, o navio dependia dos ventos. A partir do século XIX o navio passou a depender dos vapores dos motores.



Navio com propulsão a vapor (fonte: internet).

A tecnologia do vapor foi empregada pela primeira vez nos navios na década de 1770. Nessa época, se inicia o período conhecido na história da Marinha Mercante como era do vapor. Com o advento de motores a vapor, que utilizam o calor proveniente do vapor e o transformam em energia mecânica, os navios ganharam velocidade muito superior à dos barcos a vela. A partir daí, os barcos a vapor passaram a ser a principal configuração naval para transporte e para guerra.

Outra revolução notável na estrutura dos navios foi o material usado para fazer o casco. A substituição da madeira pelo metal melhorou muito a resistência dos navios a impactos,

incêndios, entre outros. Agora, era possível transportar mais cargas, pois o navio suportaria uma massa maior.

3.2 ASPECTOS MARÍTIMOS E NAVAIS NOS CONFLITOS MUNDIAIS

Um grande impacto foi causado pelas duas guerras mundiais tanto na economia dos países quanto na Marinha Mercante. Nesse período, os países perceberam a real importância do mercantilismo.

As embarcações comerciais foram atacadas e muitas delas foram a pique. Isso prejudicou muito a economia. Para a Marinha de Guerra da Alemanha não importava a bandeira do navio. Tanto navios mercantes inimigos quanto neutros foram a pique. Isso prejudicou o desenvolvimento comercial durante o período das guerras (1914-1945). A marinha de guerra solicitou à marinha mercante um apoio na área logística, com transporte de tropas, de mantimentos e de material bélico. Era necessário guarnecer e proteger os navios mercantes de seu país ou poderia haver um colapso tanto na ordem econômica quanto na ordem logística.

Após as duas grandes guerras, houve um novo alvorecer na ordem mundial. A bipolaridade surgiu. De um lado, Estados Unidos - com os países capitalistas e liberais - e do outro, a União Soviética - com os países socialistas e protecionistas.

Com a competição entre EUA e URSS, foram investidas quantias consideráveis em desenvolvimento de tecnologia em diversas áreas como computação, comunicação, materiais, entre outros. A Marinha Mercante se beneficiou desses progressos. Surgiram radares mais modernos, a comunicação via satélite - GPS. O navio então passou a ser dependente da nova tecnologia. Portanto, com mão de obra cada vez mais especializada em razão da automação.



GPS Satélite (fonte: internet).

3.3 PRINCIPAIS AVANÇOS TECNOLÓGICOS INTRODUZIDOS NOS MEIOS MARÍTIMOS

O radar foi aperfeiçoado com o avanço tecnológico, a partir de 1920, após a 1ª guerra mundial. A navegação se tornou mais segura, a proteção da vida humana visível e melhorou

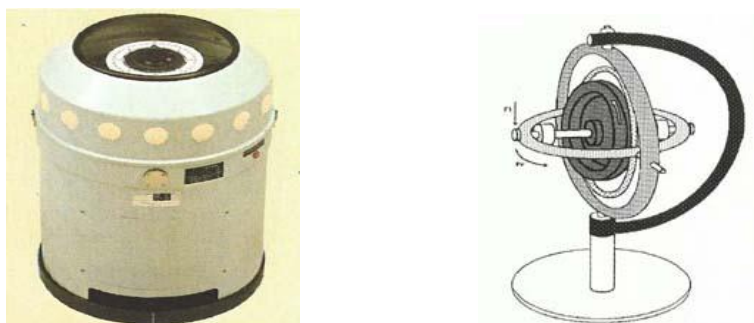
substancialmente o transporte de mercadorias pelo mar, atravessando oceanos, chegando aos portos mais distantes de origem.

O Radio Detection And Ranging (Detecção e Telemetria pelo Rádio) - RADAR, tendo seu objetivo principal à determinação de distâncias para um objeto ou alvo, pela medida do tempo requerido para um pulso de energia de radiofrequência (RF) transmitido na forma de onda, deslocando-se da fonte de referência até o alvo e retornando como um eco refletido.

Recentemente, foram desenvolvidos sistemas de radar com acompanhamento e processamento de contactos, resolvendo os problemas de cinemática, que interessam à segurança da navegação. O equipamento ARPA - Automatic Radar Plotting Ads - se destina a reduzir o tempo requerido para uma plotagem feita pelo radar manual e para soluções de problemas de movimento relativo.

Outra derivação do radar e o RACON - Radar Transponder Racon ou Radar Baeon - geralmente instalado em um farol, farolete, boia ou barca-farol - que quando excitado por um radar de navegação automaticamente retorna um sinal distinto aparecendo na tela do radar, possibilitando uma leitura precisa de marcação e distância.

A agulha giroscópica é cada vez mais utilizada a bordo dos navios modernos, não apenas como referência para obtenção de rumos e marcações verdadeiras, mas também como componente básico de um sistema de navegação inercial, para prover dados de direção, balanço e caturro para os sistemas de armas e integrados de navegação.



Agulha giroscópica (fonte: internet).

Os Estados costeiros têm aumentado os sistemas e os mecanismos, que lhes permitam conhecer cada vez melhor o espaço marítimo envolvente. Entre estes sistemas merecem particular destaque: os Vessel Traffic Services (VTS), as redes costeiras de Automatic Identification System (AIS) e o Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT).

O fato de o Estado costeiro ter a possibilidade de conhecer a posição de todos os navios, que se encontrem a navegar até 1.000 milhas náuticas do seu território firme (no caso do LRIT) ou até uma distância de cerca de 50 milhas náuticas (no caso dos VTS e das redes AIS), confere-lhe uma capacidade para antecipar possíveis problemas e para prevenir e combater ilícitos marítimos de uma forma segura, antes imaginável.

3.4 IMPORTÂNCIA DO MEIO MARÍTIMO NA ATIVIDADE COMERCIAL GLOBAL

A globalização tem proporcionado uma série de transformações econômicas e sociais cada vez mais rápidas, na ordem mundial, onde ocorrências regionais repercutem com maior ou menor intensidade em todo o mundo.

No âmbito de uma Marinha Mercante moderna, o governo brasileiro terá que criar programas de desenvolvimento na navegação brasileira para poder competir com as outras marinhas mercantes e assim conquistar os mercados, hoje também globalizados. A presença de uma atividade comercial forte, naturalmente irá criar os benefícios de lucros globalizados e maior desenvolvimento das empresas de navegação.

Atualmente, como ponto positivo, temos a Petrobras se desenvolvendo no mercado mundial de distribuição de derivados de petróleo. A descoberta do pré-sal ativou a construção de novas embarcações, fortalecendo a frota mercantil brasileira. Todas as nações precisam, comercialmente, umas das outras, tornando a globalização o meio mais moderno de distribuição de renda no mundo.

O Brasil precisa recuperar seu lugar de destaque no mercado de transporte marítimo globalizado, ocupando terminais de derivados de petróleo, terminais de contêineres e de portos de grande influência no mercado globalizado, buscando as divisas da importação e exportação para o nosso desenvolvimento total.

3.5 DIFERENÇA ENTRE PODER MARÍTIMO E PODER NAVAL

O Poder Marítimo de uma nação tem em sua construção uma forma ampla ao se voltar para o mar. Esse poder é formado pela Marinha Mercante, Marinha de Guerra, portos e bases navais, posição geográfica, indústrias e a capacidade econômica de uma nação, entre outras. Portanto, o Poder Naval (Marinha de Guerra) é apenas um dos seus componentes.



POSEIDOM - futuro Porta-aviões do Brasil (fonte: internet)

Em seu sentido mais abrangente, o poder marítimo constitui potencia representado pelo conjunto de meios e recursos utilizados por uma nação, para assegurar o domínio do mar, seja na condução vitoriosa de uma guerra no mar ou na tarefa de manter a paz.

Um país precisa possuir as seguintes capacidades:

- ✓ Garantir o transporte por mar das forças militares e seus suprimentos às áreas conflagradas.
- ✓ Garantir a importação e exportação de bens de consumo, armamentos, matérias-primas e materiais estratégicos indispensáveis às indústrias nacionais.
- ✓ Impedir que o inimigo transporte suas matérias-primas e seus exércitos por via marítima.
- ✓ Exercer pressão político-militar sobre países neutros e inimigos, visando impedi-los de comerciar.
- ✓ Neutralizar ataques navais inimigos.
- ✓ Bombardear objetivos terrestres ao alcance de canhões, aviões embarcados ou mísseis.

UNIDADE 4

ATIVIDADE MARÍTIMA NO BRASIL

4.1 ATIVIDADE MARÍTIMA NO PERÍODO PRÉ-COLONIAL E COLONIAL

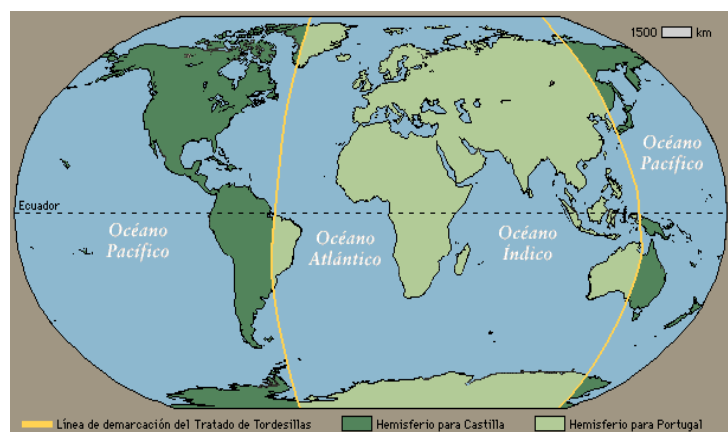
Com objetivo de controlar o comércio africano de ouro em pó e marfim, que se encontravam nas mãos dos mercadores árabes, os portugueses conquistam – em 1415 – a cidade de Ceuta, no norte da África e o Cabo Bojador, em 1434. O tráfico de escravos da Guiné tornou-se em pouco tempo a maior fonte de lucro da burguesia lusitana. Enviaram mais de mil escravos para as Ilhas de Açores e Madeira, para trabalharem no cultivo de cana-de-açúcar. Em 1488, Bartolomeu Dias descobriu, no sul da África, o Cabo das Tormentas, que mais tarde, considerando um descobrimento de futuro, foi denominado de Cabo da Boa Esperança.

Antes, em 1453, os turcos tomaram Constantinopla, obrigando os portugueses a procurar um novo caminho para as especiarias da Índia. A expedição fundamental foi à descoberta do Cabo da Boa Esperança, pelo navegador Bartolomeu Dias.

Em 20 de maio de 1492, o português Vasco da Gama chegou a Calicute, na Índia, descobrindo assim o caminho marítimo para as especiarias. A viagem durou um ano (ida e volta), belissimamente relatada na grande obra de Luiz Vaz de Camões, "Os Lusíadas".

Pelo lado da Espanha, Cristovão Colombo – genovês – defendia a ideia de que a terra era esférica e se navegasse em direção ao oeste chegaria à Índia, situada a leste. Colombo não imaginava que entre a costa europeia a Índia existisse outro continente. Então, em 12 de outubro de 1492, chegou a uma pequena ilha do Caribe e ao avistar seus habitantes, chamou-os de índios. Colombo realizou mais três viagens para o Novo Mundo.

Em 1494, em razão das descobertas pelos espanhóis, foi assinado com os portugueses o Tratado de Tordesilhas, dividindo o mundo por um meridiano em duas zonas de influência. O lado oriental coube a Portugal e a ocidental, a Espanha.



O Tratado de Tordesilhas (fonte: internet).

Em 22 de abril de 1500, o navegador português, Pedro Álvares Cabral, avistou um monte na costa brasileira, até então desconhecida – chamo-o de Pascoal, devido à páscoa. Ao descobrir uma pequena enseada no litoral brasileiro, chamou-a de Ilha de Vera Cruz – depois Terra de Santa Cruz – e, mais tarde, pela grande presença na mata atlântica de uma madeira bastante utilizada na Europa como corante de tecidos, conhecida por Pau Brasil, à nova terra foi batizada com o nome de Brasil.

Nosso país torna-se a principal colônia de Portugal e nos primeiros anos da descoberta vieram às expedições portuguesas. A primeira, exploradora, teve como finalidade avaliar o potencial econômico do Brasil. Depois vieram as expedições colonizadoras, trazendo portugueses para o início da nossa colonização, principalmente, os indivíduos, que deviam pagamento de tributo ao rei ou que estavam pagando penas, os chamados degredados. Depois vieram as expedições guarda-costas para proteção do nosso litoral –, ameaçado por causa das suas riquezas – pela invasão de outros países como a Holanda, França e a própria Espanha, além dos saqueadores, piratas e corsários. O Pau Brasil foi comercializado em grande escala pelos portugueses.



Martim Afonso de Souza (fonte: internet)

Na ocasião, o português Martim Afonso de Souza iniciou o desenvolvimento do Brasil, principalmente, no Nordeste (em Pernambuco) e no Sul (em São Vicente), com a construção de vilas, fortificações, adoção da fé cristã, domínio sobre os indígenas, etc.

4.2 ABERTURA DOS PORTOS COMO FATOR DE IMPULSO ÀS ATIVIDADES MARÍTIMAS

No início do século XIX, a França estava em guerra com a Inglaterra. Napoleão Bonaparte foi derrotado na batalha naval de Trafalgar. Então, decretou um bloqueio continental, por meio do qual procurou impedir o acesso de navios ingleses a portos europeus. Principalmente, aos de Portugal e Espanha, países que controlavam a entrada do Mar Mediterrâneo.

Em novembro de 1807, não aceitando Portugal as exigências de Bonaparte, Portugal foi invadido pelos franceses. Porém, antes disso acontecer, D. João VI – Príncipe Regente – se transferiu para o Brasil com a corte portuguesa. Ao chegar a nosso país, o Príncipe Regente

tomou decisões que contribuíram para a independência política do Brasil, entre elas, a promulgação da carta régia referente à Abertura dos Portos as Nações Amigas, em janeiro de 1808.



Batalha naval de Trafalgar (fonte: internet)

Algumas razões que levaram o Príncipe a tomar essa decisão:

- ✓ O Brasil como sede da monarquia portuguesa deveria manter relações diretas com os países europeus e com os Estados Unidos da América.
- ✓ A liberdade de comércio constituía-se uma aspiração brasileira. Fato comprovado pela Inconfidência Mineira, em 1789 e na Inconfidência Baiana, em 1798. A liberdade de comércio com todas as nações aparecia como um dos pontos mais importantes nos programas de liberdade.
- ✓ A Inglaterra, aliada de Portugal, desejava estabelecer relações comerciais com as colônias ibéricas da América, o que lhe era vedado.

A inspiração para a abertura dos portos do Brasil, em 1808 - conforme alguns historiadores - foi do advogado baiano José da Silva Lisboa, mais tarde apreciado pela monarquia brasileira como Visconde de Cairu, real defensor do liberalismo econômico e divulgador das teorias de Adam Smith.

A promulgação da abertura dos portos nacionais levou o Brasil ao crescimento das atividades ligadas às importações e exportações. No final do ano de 1808 chegaram aos nossos portos 765 navios portugueses e 90 navios não portugueses. Em 1820, tivemos em nossos portos 1311 navios portugueses e 354 navios não portugueses.

4.3 PAPEL FUNDAMENTAL DA MARINHA DO BRASIL NA CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL AOS DIAS ATUAIS

O grito do Ipiranga ecoou em quase todo o território brasileiro. Mas, nas províncias do Norte, Nordeste e na Cisplatina, as Juntas de Governo continuavam leais às Cortes de Lisboa. Foi necessária a ação da Marinha para evitar a fragmentação do nosso país e garantir a consolidação da Independência. Assim, a 14 de novembro de 1822, dois meses após sua proclamação, fazia-se ao mar a primeira esquadra brasileira, rumo a Montevideú, com a

missão de expulsar as forças que lutavam para manter a Província Cisplatina sob o domínio português.

Na Bahia, os navios portugueses já eram hostilizados no mar. Contavam com uma nau, duas fragatas, três corvetas, cinco brigues e duas escunas. No combate, que se seguiu, o Almirante Cochrane, no melhor estilo inglês, manobrou para cortar a formatura adversária. Já atingia os primeiros navios inimigos quando os marinheiros portugueses da sua guarnição se recusaram a abrir os paíóis de munição. Ante a traição, aproximando-se a noite e o mau tempo, recuou.

O Almirante, refazendo suas tripulações, apenas com a Nau Pedro I e a Corveta Maria da Gloria, voltou a bloquear a baía, apresando os mercantes, que abasteciam a cidade. Durante a noite, fustigava os portugueses, atacando seus navios no próprio fundeadouro.



Almirante Thomas Cochrane (fonte: internet).

Ante a escassez de víveres, resultante do bloqueio, e da permanente ameaça dos ataques brasileiros, Madeira de Melo resolveu abandonar a Bahia. Suspendeu com setenta e oito navios carregados com tudo que encontraram de valor, escoltados por treze navios de guerra, em direção à Europa. A perseguição se seguiu, inicialmente pela esquadra, cujas tripulações já estavam reorganizadas, e, depois, somente pela Fragata Niteroy, sob o comando do Capitão de Fragata John Taylor. Perseguidos até as margens do Tejo, mais de dois terços dos navios em fuga foram capturados a despeito das escoltas.

Enquanto isso, o Almirante Cochane, somente com a nau Pedro I, dirigia-se para o Maranhão e penetrara na baía de São Luiz, arvorando a bandeira portuguesa. Recebido pelo brigue D. Miguel, capturo-o e determinou que fosse informado à Junta Governativa, que ao largo estava toda a esquadra brasileira. O estrategema fez os portugueses se renderem e aceitarem a subordinação ao Império.

No brigue apreendido, seu nome foi alterado para Maranhão, John Grenfell rumou para o Pará, onde repetiu o lance, com o mesmo resultado. Nas outras províncias, os movimentos eram insignificantes e foram dominados pelas milícias brasileiras. O Norte e Nordeste foram, assim, incorporados ao novo país independente.

Na Província Cisplatina, hoje Uruguai, a fragata Tetis e cinco escunas, comandadas pelo Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes, continuava pressionando a frota portuguesa, que a 23 de outubro de 1823, suspendeu para engajar os navios brasileiros. Foram derrotados pela ação decisiva da Marinha. Portanto, mais uma vitória da Guerra da Independência.



A região da Cisplatina (fonte: internet)

Faltava, ainda, consolidar o país. Eclodiram movimentos pelas províncias, tanto durante o reinado de D. Pedro como na Regência, até 1840, ora opondo-se à política imperial, ora querendo tornar-se republicas independentes. Desde a Confederação do Equador, em 1823, até a Balaiada, finda em 1841, a Marinha, com sua mobilidade, esteve presente em todas essas irrupções, com papel preponderante na manutenção da unidade nacional.

O movimento separatista da Província Cisplatina, pouco depois, teve aspecto diferente. Tendo pertencido ao antigo império espanhol e mantendo sua língua e tradições, ligava-se mais aos países do Prata. Tanto, que a sublevação liderada por Juan Antonio Lavalleja, não visava à independência. Tinha como objetivo sua anexação as Províncias Unidas do Prata - futura Argentina -, recebendo todo apoio dessas províncias. O Império do Brasil reagiu travando a Guerra Cisplatina, na qual a esquadra brasileira manteve o bloqueio do estuário do Prata de 1825 a 1828, a despeito das dificuldades causadas pelo maior calado de nossos navios, navegando entre bancos de areia, e os reides audaciosos das unidades de pequeno porte chefiadas por William Brown, o irlandês, que dirigia a Marinha platina.

Enfrentamos, também, dezenas de corsários, que devastavam nosso comércio, direcionando nossas forças navais para esse combate. Ao final, o arbitramento inglês decidiu que a Banda Oriental do Uruguai, como passou a ser chamado o novo país, permanecesse independente, tanto em relação ao Brasil como à futura Argentina.

Essa foi a primeira intervenção do Império no Cone Sul, seguindo sua política de não permitir o restabelecimento, em um único país, do antigo Vice-Reinado do Prata. Quando, em 1851, o ditador da Argentina, D. Juan Manuel de Rosas, em aliança com o uruguaio D. Manoel Oribe, mostrou tal intenção, o Império aliou-se a um adversário de Rosas - D. Justo José de Urquiza, Governador da Província de Entre Rios - e com o governo legal do Uruguai, arregimentou um exército, que foi lançado contra os adversários. A tarefa inicial da esquadra

mantida no Prata foi impedir que as forças uruguaias de Oribe, vencidas, fugissem para a Argentina. Depois, coube à Marinha subir o rio Paraná, forçando a Passagem de Toneleros. Levou, em seguida, para a margem argentina do estuário, os chefes brasileiros, Caxias e Tamandaré, e as tropas que haviam ficado de reserva, em Sacramento. Com a vitória de Monte Caseros, Rosas refugiou-se em um barco inglês e as tropas brasileiras desfilaram triunfantes em Buenos Aires.

Novamente, em 1864, o Brasil interferiu na política uruguiaia, dividida entre os Partido Blanco de Atanásio Aguirre - hostil ao Brasil - e o Partido Colorado, de Venâncio Flores - nosso aliado. Um incidente com o navio oriental Vila Del Salto deu causa à declaração de guerra. Imediatamente, a esquadra, já integrada por canhoneiras, sob o comando de Tamandaré, cercou as cidades de Salto e Paissandu, juntamente com forças de terra. A primeira cidade não resistiu. Mas, para a tomada de Paissandu foi necessário o esforço conjunto das tropas terrestres, dos elementos desembarcados e do apoio da artilharia dos navios. Com a cidade de Paissandu ocupada, Venâncio Flores foi aclamado em Montevideú.

Pouco depois, o ditador do Paraguai, Francisco Solano Lopes, apresou um navio brasileiro - o Marquês de Olinda -, no rio Paraguai, e invadiu a Argentina, Mato Grosso e o Rio Grande do Sul. Deflagrada a guerra, chamada da Tríplice Aliança, a Marinha, operando no centro inóspito do continente, subiu os rios, enfrentando as baterias instaladas nas margens e navios, que rebocavam chatas com canhões de grosso calibre. Assim foi travada a Batalha Naval do Riachuelo. Depois, o avanço pelos rios Paraná e Paraguai, apoiando a marcha do Exército, foi conduzido com os encouraçados fluviais, que eram atacados por centenas de canhões assestados nas barrancas e fortalezas e pelas bogarantes, canoas repletas de guerreiros guaranis, que abordaram os navios brasileiros e travavam lutas de arma branca nos conveses, até serem expulsos.

Os problemas de manutenção do material - moderno, para a época - e a resistência física das guarnições encerradas em compartimentos de ferro, por meses seguidos, em clima tropical, constituíam dificuldades adicionais para a força naval. As baixas por moléstias superavam as devidas à ação inimiga.

Além de Riachuelo, a vitória final das armas brasileiras deve muito ao forçamento de perigosas passagens, como Curupaiti e Humaitá. Finda a Guerra do Paraguai, houve um interregno de paz, lamentavelmente interrompido por agitações políticas. A Marinha entrou novamente em combate, em 1918, quando a campanha submarina alemã, na I Grande Guerra, atingiu nossos mercantes. Razão pela qual assumimos o compromisso de enviar uma força naval para patrulhar a costa africana entre Dakar e Gibraltar.

A Divisão Naval em Operações de Guerra - DNOG, composta por dois cruzadores, quatro contratorpedeiros, um tender e um rebocador, partiu em julho de 1918. Os maiores inimigos, que enfrentou, além de um submarino nas proximidades de Freetown, foram às dificuldades marinheiras para abastecer os navios com carvão, em alto-mar, e a gripe espanhola, que grassou em Dakar e transformou a operação em tragédia, com tripulações inteiras atacadas simultaneamente, enquanto as patrulhas prosseguiam. A moléstia fez 176 vítimas mortais.

A Segunda Guerra Mundial encontrou a Marinha em situação material bastante precária, devido ao abandono a que fora relegada pelos governos. Assim, quando o submarino alemão U307, na noite de 21 para 22 de agosto de 1942, nas costas de Sergipe, afundou cinco mercantes, com a perda de 607 passageiros, tínhamos muito pouco com que enfrentar o inimigo, que ameaçava nossas linhas de navegação. Mas, com enorme esforço e com o auxílio norte-americano, em pouco tempo dispúnhamos de uma frota antissubmarina bem equipada e aguerrida.



Guerra contra submarinos no litoral brasileiro (fonte: internet)

Nossa principal tarefa foi a de garantir a proteção dos comboios que trafegavam entre Trinidad, no Caribe, e Florianópolis, em nosso litoral sul. Foram eles 574, formados por 3.164 mercantes, dos quais apenas três foram afundados. E não porque não houvesse submarinos. Dezesseis deles foram destruídos no Atlântico Sul, muitos por aviões, depois de avariados por ataques de unidades de superfície. Documentos alemães confirmam que realizamos 66 ataques contra seus submarinos.

Coube, ainda, à Marinha, a escolta do transporte da FEB até Gibraltar e o patrulhamento oceânico contra os furadores de bloqueio - navios que traziam mercadorias do Oriente para a Alemanha.

A Marinha envolveu-se nesse conflito por mais tempo do que o próprio país, uma vez que sua participação se iniciou em outubro de 1941, com o posicionamento da Corveta Camaquã, em patrulha, no litoral do Nordeste e só terminou alguns meses após o fim da guerra, depois de assegurado, que o Atlântico Sul estava efetivamente livre de submarinos desinformados quanto ao término do conflito.

Em quatro anos de intenso trabalho, a Marinha perdeu 500 dos sete mil homens que manteve no mar. Nos 50 anos que se seguiram à Guerra Mundial, a evolução não cessou, apesar das dificuldades orçamentárias e, por vezes, incompreensões.

Hoje, bem equipada, no que tange à qualidade, a Marinha desempenha o papel reservado do Poder Naval em tempo de paz, funcionando como elemento dissuasor ao estabelecer um custo elevado a eventuais opções militares de adversários em potencial, respaldando a ação política do governo no campo das relações internacionais e mantendo-se atualizada, pronta a se expandir quando necessário.

4.4 IMPORTÂNCIA DO VISCONDE DE MAUÁ NA ATIVIDADE ECONÔMICA E NA EXPANSÃO NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Irineu Evangelista de Sousa, Visconde de Mauá é o patrono da Marinha Mercante Brasileira. Nasceu de uma família de pioneiros do extremo sul do Brasil, em 28 de dezembro de 1813, na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Arroio Grande, distrito de Jaguarão (atual cidade de Arroio Grande), Capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul. Faleceu aos 87anos, no Rio de Janeiro. Seus pais eram João Evangelista de Ávila e Sousa e Mariana de Jesus Batista de Carvalho. Irineu tinha cinco anos de idade, em 1818, quando faleceu seu pai.

Dois anos depois, por pressão da família, sua mãe casou-se com João Jesus. Mas, como este não desejava os filhos da viúva, a mais velha, Guilhermina, foi casada aos onze anos de idade, e Irineu, entregue a um tio. Nesse período, Irineu recebeu, no interior de São Paulo, as primeiras letras.

Mais tarde, aos nove anos de idade, Irineu seguiu com outro tio, José Batista de Carvalho, comandante da Marinha Mercante, que transportava em seu navio couros e charque do porto do Rio Grande para o Rio de Janeiro, então capital do Império do Brasil. Ali o garoto ocupou-se como caixeiro em um armazém, das sete horas da manhã às dez da noite, a troco de moradia e comida. Em 1824, aos onze anos de idade foi trabalhar no comércio do português Antônio Pereira de Almeida, onde se vendiam desde produtos agrícolas até escravos – essa última a maior fonte de renda do comerciante – de quem se tornou empregado de confiança, vindo a ser promovido, em 1828, a guarda-livros.



Visconde de Mauá – Patrono da Marinha Mercante (fonte: internet).

Diante da falência do comerciante, no contexto da crise do Primeiro Reinado, liquidou as dívidas do patrão. Por recomendação do antigo empregador, foi admitido na empresa importadora do escocês Richard Carruthers, em 1830, onde aprendeu inglês, contabilidade e aperfeiçoou a arte de comerciar. Em 1836, aos vinte e três anos, tornou-se gerente e, logo depois, sócio da empresa. Em 1839, Carruthers retornou para a Grã-Bretanha e Irineu assumiu os negócios da firma. Adquiriu uma chácara em Santa Teresa, no Rio de Janeiro, onde foi residir. Auxiliou conterrâneos envolvidos na Revolução Farroupilha a escapar de prisões no Rio de Janeiro.

Ainda em 1839, mandou buscar sua mãe e uma tia que haviam ficado no Sul. Junto com elas veio sua sobrinha, Maria Joaquina Machado, a quem desposou, em 1841. Com ela teve doze filhos. Joaquina faleceu aos 65 anos.

Em 1840, ao viajar a negócios para Inglaterra em busca de recursos, conheceu fábricas, fundições de ferro e o mundo dos empreendimentos capitalistas. Certo de que o Brasil deveria trilhar o caminho da industrialização decidiu ser industrial e não mais um comerciante.

Em 1907, a CCN – Companhia de Comércio e Navegação construiu um dique seco. O local escolhido foi Ponta D’Areia, em Niterói, onde Irineu Evangelista de Souza instalou suas oficinas para construção naval. A denominação Estaleiro Mauá foi dada às oficinas da, CCN, em homenagem ao Barão de Mauá.

Em 1961, o primeiro navio construído no Brasil, em termos industriais, foi o navio Ponta d’Areia. Em 1968, foi construída a primeira plataforma, a P-1 (Petrobras) com peso de 3.500 toneladas. Desde o lançamento do primeiro navio, a CCN manteve sua posição de liderança: entregou 197 embarcações de diferentes tipos e capacidades de carga.

Na década de 60, temos os primeiros navios petroleiros, frigoríficos e liners construídos no Brasil. Além das primeiras plataformas de petróleo construídas na América Latina.

No início dos anos 70, a CCN passou a ter projeção internacional, ao construir navios para a Alemanha, Chile, Escócia, Estados Unidos e Grécia.

Em 1973, a CCN, já conhecida como Estaleiro Mauá, atingiu o máximo da sua produção, fabricando 12 navios de médio porte, modelo SD-14, com peso de 15.000 toneladas.

Em 1987, dois navios patrulha foram construídos para a Marinha de Guerra do Brasil – o navio Graúna, casco P-40, e o navio Goiana – casco P-41.

Em 1994, em função da retirada do financiamento para a indústria naval, o estaleiro Mauá parou com a construção de navios.

De 1995 até 1997, realizou somente reparos e trabalhos nas oficinas, que tinham seus equipamentos utilizados para serviços terceirizados.

De março de 1997 até dezembro de 1998, o estaleiro Mauá foi arrendado pelo grupo SEAPAR, permanecendo com as atividades de reparos de navios e plataformas.

Durante o ano 1999 até setembro de 2000, o Estaleiro Mauá foi arrendado pela Marítima Construções Navais, mantendo as atividades desenvolvidas anteriormente.

No dia 27 de setembro de 2000, o grupo Jurong de Cingapura, assumiu o arrendamento do estaleiro Mauá, sob a razão social Mauá – Jurong S/A. Em outubro de 2007, foi formalmente oficializada a saída desse Grupo. A empresa passa a se chamar Estaleiro Mauá S.A.

O Estaleiro Mauá é um dos maiores estaleiros do Brasil e a mais tradicional empresa da área naval ainda em operação. Localizado na Ponta d' Areia, Niterói – RJ, é o único estaleiro de grande porte na Baía de Guanabara, situado antes da Ponte Rio – Niterói.

4.5 PRINCIPAIS SEGMENTOS DO SETOR MARÍTIMO

Muitos são os segmentos do setor marítimo. Todavia, os principais são citados abaixo.

Os estaleiros são responsáveis pela construção naval. Com alta tecnologia constroem embarcações, cada vez mais modernos e seguros, as quais somente se afastam do mercado de transporte marítimo pela idade. O estaleiro é um dos maiores responsáveis pelo emprego de mão de obra. Empregam soldadores, engenheiros, desenhistas, carpinteiros, estofadores, pintores, serralheiros, entre outros.

A navegação de apoio portuário compreende pequenas embarcações para manobras de atracação e desatracação de navios no cais do porto ou terminais, além de prestarem serviços de transporte para os navios fundeados, alimentação e condução para a guarnição.

A navegação de apoio marítimo compreende também pequenas embarcações. Porém, robustas, de grande tração, isto é, de força, que auxiliam os serviços realizados distantes da costa. Por exemplo: assistência às plataformas de perfuração de petróleo. É conhecida como navegação de offshore.



Apoio marítimo - OSRV Hal Callais (fonte: internet)

A navegação interior é a navegação realizada nos rios, lagos e lagoas, na qual se utilizam de embarcações de pequeno calado bastante comuns nas hidrovias como a do São Francisco, da Amazônia, do rio Paraná, Tietê etc., sejam no transporte de passageiros ou de carga sólida, líquida ou gasosa.

A navegação de cabotagem é a navegação realizada entre portos do mesmo Estado. Geralmente, dentro dos limites das águas territoriais. Logo, é o meio de transporte muito usado

no comércio entre os estados, promovendo o desenvolvimento local e intensificando o progresso do Brasil.

A navegação de longo curso é o tipo de navegação que envolve outros países no transporte marítimo. Utiliza-se de navios de grande porte, no melhor estilo da alta tecnologia necessária a esse tipo de comércio, seja no transporte de passageiros, alimentando a grande fatia internacional de renda, seja o turismo marítimo, ou de carga, atravessando os oceanos, intensificando a troca de mercadorias e tremulando a bandeira nacional em todos os portos do planeta.



O/O José Bonifácio – PPFZ (fonte: internet)

A Lei dos Portos, a Lei 8.630 de dezembro de 1997, que dispõe sobre os portos brasileiros ficaram mais bem distribuídas às funções, que envolvem essa parte vital do setor marítimo. Era natural, antigamente, denominarmos estivadores todos os profissionais que trabalhassem no porto, o que a lei veio corrigir, dizendo que estivador é o profissional que presta serviços no interior do navio durante a descarga e o carregamento do mesmo. Os demais profissionais trabalham em terra, isto é, nos cais e armazéns, formando a capatazia. Também, por essa Lei, apareceu a figura do Operador Portuário, do CAP - Conselho de Autoridades Portuárias e os TPA - Trabalhadores Portuários Avulsos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ALENCAR DE OLIVEIRA, Francisco Diocélio. A Formação dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante do Brasil. Campinas: UNICAMP, 1996.
2. BRASIL. Decreto n. 2.596, de 18 de maio de 1998. RLESTA. Regulamenta a Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1977, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.
3. BRASIL. Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997, LESTA. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas de jurisdição nacional e dá outras providências. Diário Oficial da Republica Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 12 dez. 1997.
4. BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. Norma da Autoridade Marítima n. 13 (NORMAM 13). Rio de Janeiro, 2003.
5. CATTANI, Antonio David. Formação Profissional in CATTANI, Antonio David. Trabalho e Tecnologia: dicionário crítico, Petrópolis: Vozes, 1997.
6. Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS – 74/78. Consolidada 1998. Edição em Português. Brasil, Rio de Janeiro: DPC, 2001.
7. Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviços de Quarto – STCW 78 - Consolidada 1995. Edição em Português: Rio de Janeiro: DPC/1996.
8. FLEURY, Paulo Jorge dos Santos. Educação e Trabalho na perspectiva do ensino profissional marítimo: desafios e transformações. São Paulo. Tese de Doutorado, PUC-SP, 2002.
9. FREYSENET, Michel; HIRATA, Helena. Revista Tempo Social da USP, 1989.
10. HERMIDAS, Antonio Borges. Historia do Brasil. 6. Ed.. São Paulo: Editora S/A São Paulo. Divisão capitalista do trabalho. SP, 1963.
11. IMO - International Maritime Organization. Articles, protocol and annexes unified interpretations of International Convention for Prevention of Pollution from Ships - 1973, as modifies by protocol of 1978. Consolidated edition 1997, MARPOL- 73/78, London: IMO, 2002.
12. LACERDA, Jorge Augusto de. Tripulação de Longo Curso: análise das tendências mundiais e o caso brasileiro. RJ: Dissertação de Mestrado/COOPE- UFRJ, 1992.
13. LAGE, Jackson Soares. A participação da Marinha Brasileira na formação e no aperfeiçoamento da mão de obra empregada na navegação. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha. Escola de Guerra Naval, 1993.
14. LIMA, Erikson Teixeira & VELASCO, Luciano Otávio Marques de. A Marinha Mercante. Rio de Janeiro: BNDES Setorial. Edição Especial – outubro/1997.
15. LIMA, Erikson Teixeira & VELASCO, Luciano Otávio Marques de. Marinha Mercante do Brasil: perspectivas no novo cenário mundial. Rio de Janeiro: Revista do BNDES, dezembro/1997.
16. LIMA, Erikson Teixeira & VELASCO, Luciano Otávio Marques de. Navegação de Cabotagem no Brasil. Rio de Janeiro: Informe infraestrutura do BNDES, maio/1997.