

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM

A IMPORTÂNCIA DA GLOBALIZAÇÃO NA MARINHA
MERCANTE

Por: Marlon Santos da Silva

Orientador

Professor Brizola de Oliveira Olegário

Rio de Janeiro

2012

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM

A IMPORTÂNCIA DA GLOBALIZAÇÃO NA MARINHA
MERCANTE

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução
Almirante Graça Aranha como condição prévia para
A conclusão do curso de Bacharel em Ciências Náuticas
Do Curso de Formação de Oficiais de Nautica (FONT) da
Marinha Mercante.

Por: Marlon Santos da Silva

Agradecimentos

Agradeço primeiramente a Deus por ter me concedido a maravilhosa oportunidade de chegar a este momento em minha vida. Em segundo lugar gostaria de agradecer aos meus pais, especialmente a minha mãe por ter tido tanta paciência comigo ao longo de todo este tempo e que em nenhum momento desistiu de me guiar e auxiliar, fosse com uma palavra de carinho ou com um ótimo conselho.

Não posso deixar de citar aqui meus professores que me guiaram através desta jornada me mostrando o caminho que um verdadeiro profissional deve seguir em sua caminhada.

Aos amigos, que foram minha família a bordo e que em momento algum deixaram de me ajudar e de compartilhar suas experiências comigo, ajudando inclusive com dicas e materiais para a confecção deste trabalho.

“Quem dominar o mar, dominará o comércio; quem dominar o comércio será senhor das riquezas do mundo”.

Walter Raleigh

RESUMO

O trabalho a seguir mostra a importância que a Marinha Mercante possui para a integração mundial e o reflexo que ela possui em todas as fases da humanidade. Ao longo desta monografia, a história, ordem dos eventos e a presença que a Marinha Mercante mostrou em certos períodos da humanidade serão mostrados e explicados. E finalmente o impacto que ela gerou na economia do mundo será discutido com mais detalhes.

Palavras- chave: Marinha Mercante, economia, história e humanidade.

Abstract

The following work shows the importance that Merchant Navy has for the global integration and the reflex that it has in all stages of humanity. Along of this monography, the history, order of events and the presence that Merchant Navy showed in certains stages of humanity will be shown and explained. And finally the impact generated in the world economy will be discussed in more detail.

Key-words: Merchant Navy, economy, history and Humanity.

LISTA DE ABREVIATURAS

ROV- Remoted Operated Vehicle / Veículo operado remotamente.

AHTS- Anchor Handling Supply Vessel/ Navio utilizado no manuseio de âncoras e no reboque de embarcações.

CIAGA- Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

ND- Não Disponível.

GPS- Global Positionating System/ Sistema de Posicionamento Global.

BNDES- Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Sustentável.

FMM- Fundo de Marinha Mercante.

PSV- Plataform Supply Vessel/ Navio de Apoio a Plataformas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1-Marinha Mercante e o desenvolvimento econômico mundial	12
1.1-Definição	12
1.2-Atividade portuária mundial	13
1.3- Marinha Mercante e o cenário mundial	14
1.4- A marinha mercante e a economia brasileira	15
2-Marinha Mercante e a Indústria Naval Brasileira	18
2.1- Cenário Atual	18
2.2- Demandas da produção naval brasileira	20
2.3- Estaleiros e formação profissional	23
2.4- Linhas de crédito e movimentação da economia	24
3- A Marinha Mercante e as Guerras Mundiais	26
3.1- Marinha Mercante e a Primeira Grande Guerra	26
3.2- O desenvolvimento entre as guerras	27
3.3- O Brasil na Primeira Guerra	27
4- A Marinha Mercante e a Segunda Guerra Mundial	28
4.1- O cerco alemão a marinha inglesa	28
4.2- O contra-ataque britânico	29
4.3- Um Grande avanço	29
4.4- A estratégia no mar	30

4.5- Ações tomadas na costa dos Estados Unidos	30
4.6- O Brasil entra em cena	31
4.7- Marinha Mercante no conflito	31
4.8- Baixas do Brasil no mar	32
4.9- Balanço Geral no mundo	32
CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	35

INTRODUÇÃO

Um dos marcos na história da interação entre os povos, seja em cultura, religião, economia, tecnologia ou em comunicações sem dúvidas foi durante as grandes navegações. Apenas os nomes dos homens que se lançaram nestas grandes aventuras são citados, porém muitos ainda não percebem que este foi o primeiro passo em busca de um mundo onde houvesse maior interação e uma interdependência entre os povos do mundo.

Durante a expansão marítima, os europeus começaram a navegar por mares até então desconhecidos, interagindo com outros povos e expandindo seu território, as nações que existiam foram unindo-se cada vez mais e passaram a depender umas das outras, realizando trocas de mercadorias que marcaram o início das grandes importações e exportações que hoje caracterizam o comércio exterior mundial. Estava dado o primeiro grande passo para que o mundo se tornasse unificado, unitário, globalizado.

Elas foram o primeiro passo em busca de um mundo globalizado tal como o conhecemos. De acordo com a autora Cristina Strazzacappa *“globalização é a tendência crescente de unificação de todos os povos e países da Terra, tornando-os cada vez mais interdependentes, tanto em termos econômicos quanto socioculturais”*.

A Marinha Mercante pode ser definida como a meio através do qual uma mercadoria é entregue pelo mar. Em alguns casos ela pode até servir como auxiliar da marinha de guerra em caso de guerra ou em caso de exceção, como por exemplo quando a marinha de guerra fica impossibilitada ou há a necessidade de mais navios para a integração da frota de um determinado país.

Não se pode pensar em globalização sem pensar na interação entre os povos e é nesse contexto em que a marinha mercante entra em cena. Por ser um instrumento barato, de grande movimentação e um meio onde é preciso estar sempre atualizado sobre as novas tecnologias que ofereçam maior segurança, rapidez e comodidade na entrega de uma mercadoria e no bem estar de seus envolvidos. Ela também promove grande movimentação econômica ao redor do mundo além de contribuir para o

progresso tanto nas relações entre as nações quanto no desenvolvimento profissional do ser humano.

Um outro fator importante a considerar para que haja uma interação consistente é a adoção de um idioma global. Na época em que vivemos atualmente, o idioma adotado é o inglês, porém nada impede que no futuro outro idioma seja adotado, uma vez que a adoção do inglês deu-se ao fato das nações com esse idioma fossem extremamente desenvolvidas. De acordo com Ricardo Schütz, “...devido ao grande poderio econômico da Inglaterra do século XIX, alavancado pela revolução industrial, e conseqüente expansão do colonialismo britânico, o qual chegou a alcançar uma vasta abrangência geográfica e uma igualmente vasta disseminação da língua inglesa.” e “...devido ao poderio militar dos EUA depois da segunda guerra mundial, e à marcante influência política e cultural resultante, que acabou por deslocar o Francês dos meios diplomáticos e solidificar o inglês na posição de padrão de comunicações internacionais.” Visto isso, não pode-se deixar de pensar que no futuro uma outra nação possa desenvolver-se ao ponto de que sua cultura e, principalmente, seu idioma sejam introduzidos de maneira mundial. Em alguns países (como a Holanda, por exemplo) que não possuem o inglês como idioma principal, ele ainda chega a ser adotado como idioma secundário para as operações de entrada no porto.

Não podemos deixar de citar a geração de empregos diretos e indiretos, sejam eles na indústria naval ou mesmo dentro de grandes companhias de navegação. A especialização e modernização exigidas são também fatores primordiais, pois uma empresa ou mesmo um trabalhador num mundo competitivo gerado pela globalização precisa do máximo de preparo e especialização necessários para o desempenho de suas funções.

Capítulo 1

A Marinha Mercante e o desenvolvimento econômico mundial

1.1- Definição

O Mar sempre foi uma enorme fonte de oportunidade e recursos, indispensável ao desenvolvimento a todos os povos ao redor do mundo. Até 1929 quando dirigíveis começaram a ser utilizados em viagens transatlânticas, o mar era o principal caminho pelo qual pessoas e mercadorias eram transportadas movimentando assim a economia mundial.

De acordo com Manoel Farto, o mar tem constituído uma “estrada” de circulação de navios transportadores, sem grandes limitações de natureza física desde que salvaguardados por dois elementos essenciais:

- a manutenção de regras, universalmente instituídas e aceitas, como garantia da salvaguarda das condições da segurança das embarcações e de proteção das pessoas e das mercadorias embarcadas e
- a disponibilidade de infra-estruturas portuárias adequadas, que viabilizem as condições técnicas para que os navios possam efetuar, em segurança, as suas aproximações a terra e as mercadorias e passageiros possam transitar do navio para o modo de transporte em terra que os encaminhará para os seus destinos finais em terra e vice-versa

Ao que tange o transporte de bens e mercadorias, é possível inferir que o grande salto tecnológico e econômico observado no século XX e a evolução pela qual vem passando a indústria naval no século XXI, a marinha mercante tem constituído um auxílio indispensável, na função de movimentação da economia, transporte de matérias primas e de produtos a todas as partes do mundo.

1.2- Atividade portuária mundial

Em face do aumento de viagens por rodovias e aerovias no transporte de passageiros, o transporte de mercadorias ainda mantém uma parcela importante, uma vez que representa 90% do comércio internacional (95% do comércio de mercadorias só no Brasil é transportado pelo mar) e economia de transporte de mercadorias em grande quantidade.

Atualmente, o transporte marítimo é de vital importância econômica a nível mundial. Com a globalização econômica houve uma forte movimentação de recursos e produtos de todos os tipos, numa logística integrada dentro das próprias empresas, exemplo disso é a movimentação de contêineres que integram transporte tanto a nível aquaviário, quanto rodoviário e ferroviário.

Olhando por esse lado, o grande obstáculo imposto a atividade de marinha mercante tem sido uma proposta consistente de modernização e integração intermodal já nos portos, o que viabilizaria uma redução nos custos nas escalas dos navios nos portos e implantação de manobras mais rápidas de movimentação das mercadorias pelos portos. Sendo assim, todos os portos, uma vez que fazem parte da intensa movimentação de mercadorias, não escapam ao inevitável fenômeno da globalização.

Em 2008, 80% da carga internacional era transportada sob a forma de contêineres, o que evidencia ainda mais a necessidade de modernização e integração por parte de empresas, autoridades portuárias e governos de países costeiros.

A liberdade de mercados, com a permissão da entrada de armadores de todas as partes do mundo, adoção da chamada Bandeira de Conveniência (BDC), para redução de tributos e taxas, leis trabalhistas mais brandas, e a liberdade de escolha da tripulação a embarcar tem auxiliado para um ambiente cada vez mais competitivo no cenário internacional.

1.3- A Marinha Mercante e o cenário mundial

A universalização da economia e acelerada evolução do comércio no cenário internacional fazem parte do impulso dado ao transporte marítimo na atualidade a nível mundial, atividade esta que evolui junto com a economia. O comércio mundial mantém um crescimento notável, principalmente no que diz respeito ao transporte de produtos sob a forma de contêineres (com a evolução dos modais e com a construção naval aquecida), o que tem superado a economia mundial

O desenvolvimento da frota mundial tem seguido a sua demanda no que diz respeito ao transporte de mercadorias, mesmo que apresentando alguma dificuldade na adequação dos coeficientes de oferta e demanda em função da época para o transporte de mercadorias. Mesmo com a perda de mercado devido ao choque petrolífero da década de 1970, o que causou um aumento no preço do barril de petróleo e desvalorização do dólar e uma taxa expressiva de desemprego especialmente nos países industrializados especialmente nas indústrias siderúrgica, têxtil, naval e automobilística, a tonelagem mundial continuou a se expandir até 1982, embora o crescimento tenha sido um pouco mais acelerado entre 1977 e 1982 e desde 1989 a tonelagem mundial tem crescido junto com o mercado das cargas, chegando a marca de 700 mil toneladas de porte bruto em 1997.

1.4- A marinha mercante e a economia brasileira

Embora possua uma vasta costa e uma rede fluvial bem desenvolvida, o Brasil ainda não é capaz de utilizar a pleno vapor o seu modal marítimo. Sua principal importância está na geração de novos empregos e na consolidação da logística no mercado nacional. Ainda que enfrente embargos burocráticos e altas taxas, o mercado ainda é capaz de movimentar cerca de 350 milhões de toneladas por ano.

Com um litoral de 9.198 Km de extensão, o Brasil conta com um total de 42 portos, sendo eles:

- Porto dos Navegantes (Santa Catarina)
- Porto de Alumar (Maranhão)
- Porto de Angra dos Reis (Rio de Janeiro)
- Porto de Antonina (Paraná)
- Porto de Aratu (Bahia)
- Porto de Areia Branca (Rio Grande do Norte)
- Porto de Barra dos Coqueiros (Sergipe)
- Porto de Barra do Riacho (Espírito Santo)
- Porto do Belém (Pará)
- Porto de Cabedelo (Paraíba)
- Porto do Forno (Rio de Janeiro)
- Porto de Ilhéus (Bahia)
- Porto de Imbituba (Santa Catarina)
- Porto de Itaguaí (Rio de Janeiro)
- Porto de Itajaí (Santa Catarina)
- Porto de Itapoá (Santa Catarina)
- Porto de Itaqui (Maranhão)
- Porto de Jaraguá ou Porto de Maceió (Alagoas)
- Porto Pesqueiro de Laguna (Santa Catarina)
- Porto de Luis Correia (Piauí)
- Porto de Macapá (Amapá)
- Porto de Mucuripe (também de chamado de Porto de Fortaleza, Ceará)
- Porto de Natal (Rio Grande do Norte)
- Porto de Niterói (Rio de Janeiro)
- Porto de Paranaguá (Paraná)
- Terminal de Pecém (Ceará)
- Porto de Pelotas (Rio Grande do Sul)
- Terminal de Ponta da Madeira (Maranhão)
- Terminal de Praia Mole (Espírito Santo)
- Porto de Recife (Pernambuco)
- Porto do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro)
- Porto de Rio Grande (Rio Grande do Sul)

- Porto de Salvador (Bahia)
- Porto de Santos (São Paulo)
- Porto de São Sebastião (São Paulo)
- Porto de São Francisco do Sul (Rio Grande do Sul)
- Porto de Itajaí (Anteriormente chamado de Porto de Sepetiba)
- Porto de Suape (Pernambuco)
- Terminal de Tubarão (Espírito Santo)
- Porto de Vila Conde (Pará)
- Porto de Vitória (Espírito Santo) e
- Porto de Ubu (Espírito Santo)

Sendo que os portos que mais se destacam neste seguimento são os portos de Santos (São Paulo), Itajaí (Santa Catarina), Porto Alegre (Rio Grande do Sul), Paranaguá (Pará) e Vitória (Espírito Santo), por serem de maior capacidade e os mais avançados tecnologicamente em relação aos outros portos do país.

O transporte marítimo é um dos grandes agentes de interação e internacionalização da economia brasileira e os portos são a principal via de acesso para a movimentação intermodal. Eles permitem o escoamento da mercadoria e interligação, através da inter-modalização, entre produtor e mercado, tanto interno quanto externo.

O transporte marítimo apresentou nos últimos 30 anos, um crescimento de 130% e seu ponto mais forte é a interação entre a natureza e os sistemas de movimentação.

O sistema marítimo brasileiro é concentrado nas regiões Sul e Sudeste, sobretudo nos portos localizados nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, sendo estes os maiores responsáveis por receber importações e exportações.

Outro aspecto que não pode ser negligenciado é a interação interna, isto é, a infra-estrutura do modal hidroviário, uma vez que o país possui uma larga capacidade fluvial e um movimentado trânsito de embarcações desse tipo além de servir de ligação entre os modais rodoviário, ferroviário e dutoviário.

A lei 8.630/93, também conhecida como Lei dos Portos, gerou uma revolução na economia portuária, pois gerou aumento nos investimentos bem como alugueis e concessões de armazéns e instalações ao capital privado.

O Programa de Aceleração do Crescimento para os portos (PAC-Portos) possui metas para a melhoria das operações portuárias como transbordo, dragagem, incorporação de novas tecnologias e uma maior integração com o meio terrestre, expansão das ferrovias que estejam ligadas aos portos, fiscalização de cargas containerizadas e não-containerizadas, classificação de equipamentos (guindastes, chapas, esteiras, etc.), melhoria dos processos de entrada e saída dos portos entre outros.

Atualmente o porto que mais se destaca no Brasil, seja por sua estrutura, trânsito portuário ou por sua tecnologia é o porto de Santos localizado em São Paulo. Este porto utiliza o sistema de Twin Stick (portêineres-robôs), recebe navios do tipo full-container e cargueiros que viajam a baixos calados, faz o transbordo de contêineres de 20 e 40 pés, em seus pátios circulam veículos para a movimentação de contêineres chamados de Terminal Tractors, além de avançados programas para a arrumação dos contêineres utilizados pelos planners (profissionais especializados em arrumação de contêineres e cargas a bordo dos navios) . Este porto também possui uma avançada estrutura para os navios graneleiros, uma vez que conta com o sistema Ship Loaders que são dutos utilizados na carga e descarga dos grãos a bordo desses navios, sistema de posicionamento global (GPS) e estrutura para o recebimento de navios ecologicamente corretos (consomem e, conseqüentemente, queimam menos combustível).

Vale ressaltar que mesmo com todos os avanços tecnológicos, mesmo o porto de Santos ainda não atingiu um nível ideal de modernização se comparado com os portos da Europa, por exemplo. Porém avanços importantes foram atingidos nos últimos anos e contribuíram de maneira significativa para evitar longas estadias e diminuir gastos, além de mostrar que avanços estão sendo feitos nos setores naval e portuário.

Capítulo 2

Marinha Mercante e a Indústria Naval Brasileira

2.1-Cenário atual

A indústria naval brasileira está distribuída em todas as regiões do país, especialmente nos estados do Amazonas, Pará, Ceará, Pernambuco, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, sendo que os pólos tecnológicos estão no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Em 2010 o Brasil voltou a aparecer nos indicadores da construção naval, com a encomenda de 49 oriundas do Promef (Programa de Revitalização da Frota da Transpetro), o que gerou cerca de 56 mil empregos diretos e considerando os empregos indiretos e fornecedores somam mais de 283 mil empregos.

Segundo o Sinaval (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore) (SINAVAL 2010), existe um planejamento para a próxima década. A Petrobras estima que a produção de barris será de 4,5 milhões por dia até 2020.

Os investimentos por parte da iniciativa privada mostram o impulso que está sendo gerado na sociedade atual e a integração entre os governos municipal, estadual e federal, principalmente no que diz respeito a qualificação dos trabalhadores que integram a indústria naval.

A principal indicação de que a economia está crescendo com o ressurgimento da indústria naval está expressa no investimento feito pelo Fundo de Marinha Mercante (FMM):

Desembolsos do FMM

Ano	R\$ milhões
2001	305
2002	338
2003	591
2004	721
2005	465
2006	658
2007	1.100
2008	1.300
2009	2600
2010*	2.019*

*Preliminar até Outubro. Fonte: Controladoria Geral da União (2010)

Observa-se um notável investimento entre 2008 e 2009 onde os investimentos obtiveram aumento de 100%

Outro grande avanço é o planejamento para suprir a necessidade de petróleo é a criação de um sistema de financiamento aos fornecedores de serviços terceirizados envolvidos no processo de produção do mesmo.

No ano de 2010 tornou-se comum ver navios deslizando de suas carreiras para o mar, fato este raro durante o fim da década de 90 quando a indústria naval ficou estagnada e o desemprego no setor atingiu níveis alarmantes, especialmente em estaleiros do Rio de Janeiro (pólo tecnológico) e Pernambuco, de embarcações de cabotagem, longo curso e Offshore, foram entregues três navios PSV (plataform supply vessel) e um OSCV e ainda foi feito o lançamento de um AHTS.

Não se pode falar em economia brasileira e revitalização da indústria naval sem antes falar no Promef (Programa de modernização da frota da Transpetro), que conta com a encomenda de e as descobertas das províncias do pré-sal na bacia de campos.

Nos próximos cinco anos, a Petrobras pretende investir um total de 212,3 bilhões de dólares em suas atividades no país segundo seu plano de negócios no período

compreendido entre 2010 e 2014. Isso equivalerá a 2,1% do PIB (Produto Interno Bruto) total estimado para o período e um aumento de 86% em relação ao período entre 2004 e 2009.

Com os investimentos na nova descoberta, a estimativa é que sejam gerado cerca de 500 mil postos de trabalho até 2020.

Outro avanço em relação a indústria naval brasileira é o fato de antes da descoberta da província, o índice de equipamento exigidos pela Petrobras era zero e hoje gira em torno de 65% e embora, apenas os cascos dos FPSO (Floating Producing and Storage Operating) encomendados pela estatal brasileira sejam nacionais, a meta de atingir fornecimento nacional seja entre 80 e 90%.

Este mega investimento será dividido em duas partes:

1. Entre 2010 e 2014 o investimento será de aproximadamente 108,2 bilhões, dos quais 30% serão remetidos ao desenvolvimento dos meios de produção e a exploração da área.
2. A segunda parte prevê um investimento de mais 105,6 bilhões no período compreendido entre 2010 e 2020

2.2- Demandas da produção naval brasileira

A produção naval no Brasil trabalha para atender as seguintes demandas e os seguintes segmentos:

Apoio portuário- construção de rebocadores

Prorefam- Programa de Renovação da Frota de apoio marítimo

Promef- Programa de Modernização e expansão da frota da Transpetro

EBN- Empresa Brasileira de Navegação, programa em que a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobrás) encomendou 39 petroleiros que serão afretados por 15 anos e em que armadores serão selecionados pela estatal para a construção.

Offshore (apoio marítimo)- construção de plataformas de produção de petróleo, sondas de perfuração, navios de apoio como ROVs (Remoted Operated Vehicle)

Navegação interior e fluvial

Embarcações militares- navios patrulhas utilizados no Rio Amazonas a serviço da Marinha do Brasil, navios de escolta e cinco submarinos e também incentivos para a manutenção da frota.

A economia sofreu um certo estímulo ao consumo e uso de empréstimos o que alavancou a valorização da moeda e aumento nas taxas de juros. A expansão do PIB nesse período foi de 7,5% e a estimativa é de que esse crescimento seja de 5% até 2014.

O desemprego está em seus níveis mais baixos (6% da população ativa) . O emprego formal chega a 51% do total, tanto dentro quanto fora da indústria naval, existem estaleiros atualmente que oferecem cursos aos futuros empregados e logo depois de sua conclusão os empregam em suas carreiras para construção.

Os principais desafios dessa nova fase são: criar planos de desenvolvimento sustentável, conciliando a indústria, os meios de produção, a valorização da vida humana e o respeito ao meio ambiente e maior capacitação oferecida aos trabalhadores integrantes desse setor, além da modernização maciça na infra-estrutura para que a indústria nacional esteja em plena capacidade de concorrência com a indústria mundial tanto em nível de entrega de encomendas quanto na capacitação do pessoal envolvido na produção.

Atualmente o Estado do Rio de Janeiro é líder na contratação de mão de obra com 25,9 mil empregos diretos 46% do total do país segundo o SINAVAL (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore), em 2010 , enquanto Pernambuco é o líder em encomendas totalizando 3 milhões de Toneladas de Porte Bruto.

A competição entre os estados e municípios em trazer os estaleiros para suas regiões é outro fator que afeta a economia brasileira, pois durante essa corrida, impostos e condições mais favoráveis a implantação desses estaleiros são postas em prática, a qualidade dos serviços oferecidos se aprimora para poder atender a demanda, a integração entre governos municipal e estadual aumenta e todos são beneficiados, uma vez que quanto maior for a concorrência, maior será a qualidade dos serviços oferecidos, menores serão as taxas para atrair as empresas e todos são beneficiados.

As previsões para o mercado são ainda mais favoráveis devido a grande diversificação de sua carteira de encomendas (navios de grande porte, como petroleiros, graneleiros, apoio marítimo, plataforma de produção de petróleo, embarcações fluviais e rebocadores).

Muito embora o foco da construção naval esteja sobre o petróleo e sobre o seu impacto na economia, existem regiões em que a geração de empregos na indústria naval esteja em seu transporte fluvial, como é o caso da região Norte que gerou cerca de 9.600 empregos diretos, apenas com a indústria de transportes fluviais.

A tabela a seguir mostra um ranking da construção naval brasileira em 2010, ano em que foram feitos os maiores investimentos e foi feito o maior número de encomendas e a indústria estava mais aquecida:

Ranking da Construção Naval Brasileira - 2010

1 – Tonelagem em construção - 2010

Posição	Estado	TPB mil	Obras em andamento	Part.%
1º	Pernambuco	3.072	23	49,12
2º	Rio de Janeiro	1.571	64	25,12
3º	Rio Grande do Sul	1.120	9	17,91
4º	São Paulo*	335	117	5,36
5º	Pará	84	21	1,34
Outros		72	35	1,15
Total geral		6.254	269	100

E a próxima mostra o total de empregos gerados no mesmo período nas regiões onde se concentraram as empresas:

2 – Empregos diretos gerados em estaleiros - 2010

Posição	Estado	Empregos	Part.%
1º	Rio de Janeiro	25.987	46,31
2º	Pernambuco	10.581	18,86
3º	Amazonas	9.244	16,47
4º	Rio Grande do Sul	5.500	9,80
5º	Santa Catarina	1.958	3,49
Outros		2.842	5,07
Total geral		56.112	100

**Fonte: SINAVAL
(2010)**

2.3- Estaleiros e formação profissional

Atualmente existem 13 novos estaleiros ativos, principalmente, na região Sudeste e no Nordeste do Brasil. Uma grande vantagem que eles possuem é a integração entre governos municipal e estadual e o maciço investimento para a capacitação dos trabalhadores.

Outro grande diferencial é o fato que esses estaleiros já abriram suas portas com encomendas programadas, o que gerou uma grande perspectiva para o desenvolvimento do setor.

Os estaleiros são:

Aliança Offshore (RJ)

Estaleiro Corema (BA)

Estaleiro Alusa-Galvão (RJ)

EBR Estaleiros do Brasil S/A (RS)

EISA Alagoas (AL)

Estaleiro Enseada de Paraguaçu (BA)

Estaleiro Jurong (ES)

Estaleiro Inhaúma (RJ)

Estaleiro OSX (RJ)

Estaleiro Promar (PE)

Estaleiro de Submarinos (RJ)

Estaleiro Rio Tietê (SP)

Estaleiro Wilson, sons Rio Grande (RS)

2.4- Linhas de crédito e movimentação da economia

Com o advento das pesquisas geradas pelo setor de petróleo, outro grande incentivo que está sendo dado as indústrias são as linhas de crédito oferecidas pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Sustentável (BNDES), desenvolvidas para auxiliar empresas envolvidas na construção naval.

São elas:

BNDES Funtec- Fundo destinado a cursos e inovação tecnológica, apoio a pesquisas e desenvolvimento nas áreas de bio energia, meio ambiente, eletrônica, saúde, novos materiais, química, gás e transporte

BNDES Pro-engenharia- Financiamento a engenharia nos setores: Automotivo, Aeronáutico, Bens de Capital, Nuclear e Terceirizados envolvidos nos processos de produção de gás e construção naval.

BNDES PROSOFT- Financiamento as indústrias nacionais do campo de tecnologia e programação de softwares

BNDES PSI- Inovação e redução de juros as empresas que apresentem projetos inovadores e ousados nos campos da indústria.

BNDES CRIATEC- Financiamento de micro e pequenas empresas.

Capítulo 3

Marinha Mercante e as Guerras Mundiais

3.1- A Marinha Mercante e a Primeira Grande Guerra

Durante a primeira Guerra Mundial, mais precisamente em Maio de 1915, o navio Lusitânia de bandeira britânica fazia uma viagem de rotina, quando repentinamente foi a pique devido ao ataque de um torpedo disparado por um submarino alemão. Em poucos minutos, 2 mil civis entre americanos e britânicos foram mortos, tamanho era o poder do submarino daquela época.

O governo britânico rapidamente cobrou explicações do governo alemão sobre o ataque e este se justificou que atacara o navio britânico devido ao fato deste estar carregando armas, argumento aceitável, visto que os países estavam em guerra naquele período (vale lembrar que o conflito foi de 1914 a 1918).

Independente do argumento ou desculpa utilizada, uma coisa ficou evidente: o poder destrutivo dos submarinos, ainda que rudimentares e sem capacidade para armas ou tripulação para combater um navio de guerra, eram mortais contra navios mercantes, sem nenhuma capacidade de defesa.

Após as explicações dadas pela Alemanha, o então primeiro Lorde do Almirantado Britânico, levou a público os estragos causados pelos submarinos durante a Primeira Guerra. Os primeiros modelos utilizados nos ataques datavam de 1906 e eram capazes de carregar apenas um torpedo por vez e não eram eficazes a longas distâncias da costa.

Embora, com esta capacidade, os submarinos alemães não fossem capazes de enfrentar uma embarcação de guerra (principalmente as britânicas que constituíam a marinha de guerra mais poderosa da época), durante a Primeira Guerra 5 mil navios mercantes foram afundados por submarinos alemães. E 20 anos mais tarde os U-Boats (Barco debaixo d'água) seriam as principais figuras na Batalha do Atlântico.

3.2- O desenvolvimento entre as guerras

Em 1918, após a derrota, a Alemanha viu-se obrigada a assinar o Tratado de Versalhes, que lhe impôs certas restrições militares, tais como um veto expresso para a construção de submarinos e operação destas embarcações nos mares.

Mesmo com a economia defasada pela guerra, a Alemanha continuava a produção de submarinos secretamente, sem o conhecimento da Inglaterra e da França.

Assim que Adolf Hitler tornou-se o Führer, investiu, também em segredo, na escola de tripulantes de submarinos em Kiel, no Norte da Alemanha. Em 1933, com 57 submarinos construídos, Hitler decidiu lançar uma investida contra a Grã-Bretanha. O almirante durante a Primeira Guerra, Karl Dönitz aconselhou ao Führer que seriam necessários pelo menos 300 U-Boats para um bloqueio eficaz contra a Inglaterra, mas mesmo assim aceitou a missão.

3.3- O Brasil na Primeira Guerra

Até 1917 o Brasil permaneceu neutro no conflito, porém em 5 de maio o navio mercante Paraná foi torpedeado por um submarino alemão no litoral francês deixando 3 mortos e mais tarde, em 20 de maio o navio mercante Tijuca também fora torpedeado enquanto navegava em águas francesas. Ambos os acontecimentos foram suficientes para a entrada do Brasil no conflito.

Apesar de declarar guerra aos países da Tríplice Aliança (Alemanha e Império Austro-Húngaro), o Brasil não enviou tropas mas sim medicamentos para as equipes da Tríplice Entente (Reino-Unido, França, Rússia e Estados Unidos) e realizou patrulhamentos no Atlântico.

A economia também foi um setor que se desenvolveu no período da Primeira Guerra, pois no momento em que a Europa se fechou apenas para o suprimento das tropas, o mercado brasileiro ficou sem ter para quem exportar, o que forçou os cafeicultores da época a investir em indústrias, o que fez com que a industrialização avançasse.

Capítulo 4

A Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial

4.1- O cerco alemão a marinha inglesa

Apesar de a Marinha real britânica ser a marinha mais poderosa desde o século XVII, isso não impediu que Adolf Hitler de desafiar a supremacia britânica no Atlântico Norte. Ele havia destacado para esta região os chamados Encouraçados de Bolso (navios mais ágeis e menores que os encouraçados tradicionais) e cruzadores alemães para caçar navios mercantes ingleses, afundá-los e interromper o fluxo de alimentos, armas e suprimentos para a ilha.

Por ser uma ilha, a Grã-Bretanha dependia do Mar do Norte para proteção de seu território, seu abastecimento e mesmo a manutenção de sua soberania e para que estes direitos fossem mantidos, ela precisou reagir a altura a estes ataques. Foi então, que em Junho de 1940, deu-se inicio a chamada batalha do Atlântico que se estenderia até Maio de 1945 e seria considerado o mais longos conflitos da história da Segunda Guerra Mundial e mostraria ao mundo um novo inimigo oculto nos mares: o submarino.

Nos 6 anos de duração da Segunda Guerra (1939-1945), pelo menos 3500 navios ingleses foram afundados além de 175 embarcações das nações aliadas. Devido ao grande efeito destrutivo das cargas de profundidades, Grã-Bretanha estava perdendo petroleiros, o que comprometia severamente o fluxo de combustíveis para a ilha e navios com carregamentos e armas para os navios militares.

Com o advento dos submarinos, a Alemanha aumentou o nível e a proporção de seus ataques, da seguinte maneira: vários submarinos do tipo U-Boats contornavam um navio mercante, atacavam e imediatamente o mandavam ao fundo.

Para evitar este tipo de ataques, navios britânicos saiam em uma espécie de comboio contendo aproximadamente 40 navios separados em 10 filas formando retângulos e em cada ponta dos retângulos eram colocadas embarcações de guerra para resguardá-las, porém a estratégia só funcionou até Outubro de 1940, mas obteve

resultados expressivos: 5.756 barcos viajaram escoltados e somente 12 foram afundados (0,20% do total) contra 112 que navegaram por águas hostis isolados.

Em 1940, esse tipo de estratégia se tornou ineficaz, pois os alemães forçaram a França a construir bases para seus submarinos na costa atlântica do país. Com isso, ficou muito mais fácil prever os movimentos dos britânicos. Além dos U-Boats, também partiram aviões de longo alcance conhecidos como Condor, que eram capazes de bombardear navios mercantes que fugissem dos cercos armados pelos submarinos. Estima-se que somente em Setembro foram perdidas 450 mil toneladas de carga

4.2- O contra-ataque britânico

A Grã-Bretanha precisava manter seu fluxo de armas e suprimentos em tempos de guerra. Mas isso não era tarefa simples, uma vez que ela precisava proteger cerca de 2000 cargueiros por dia com um número muito reduzido de embarcações de guerra.

Com a situação cada vez mais crítica, a única solução para isso foi armar os próprios navios mercantes com catapultas para lançar os caças das plataformas dos navios. Esses caças eram os responsáveis por avisar sobre a aproximação de submarinos na região. Mesmo tendo declarado-se neutro, os Estados Unidos enviaram 50 destroyers e navios equipados com mísseis para aumentar as defesas inglesas. Essa ajuda mostrou seus resultados, pois no fim de 1940 foram afundados 31 submarinos alemães.

No inverno do mesmo ano foram criadas bases inglesas na Islândia e na Terra Nova, aumentando assim sua influencia no Oceano Atlântico e em Abril de 1941, o presidente norte-americano Franklin Roosevelt anunciou a construção de uma base aérea na Groenlândia aumentando as defesas e influências na região antes sob forte presença de submarinos.

4.3- Um Grande avanço

O grande trunfo dos Aliados nos mares foi o uso do radar, mas foi em Maio de 1943 que ele teria seu uso decisivo nos rumos da Batalha do Atlântico, pois graças ao cientista Britânico Jonh Sayers que inventou um sistema de radar compacto o suficiente

para caber em aviões. Este sistema possibilitava aos aviões aliados identificar os submarinos que estavam na superfície e os atacavam imediatamente com cargas de profundidade.

Apesar das vitórias, as perdas foram altas para a Grã-Bretanha. Foram, ao todo, 2.714 navios mercantes afundados. Foram 30 mil vidas perdidas além da privação de vários suprimentos.

4.4- A estratégia no mar

O principal objetivo durante os ataques aos navios ingleses pela Alemanha era impedir, ao máximo, as rotas comerciais e enfraquecer a marinha mercante inglesa que levavam material bélico e suprimentos para as ilhas do Reino Unido. O plano traçado pelo Almirante Erich Raeder consistia em perseguir e afundar navios mercantes naquela região. Apesar da estratégia pertencer ao Almirante Erich Raeder, foi o Almirante Karl Dönitz e sua esquadra aqueles que obtiveram os melhores resultados. Com uma frota de apenas 56 submarinos, a Marinha alemã conseguiu afundar cerca de 114 embarcações britânicas e de países neutros totalizando 420 mil toneladas perdidas.

As conquistas sobre a França e a Noruega forneceram bases avançadas de onde U-boats eram capazes de realizar suas investidas contra navios aliados a uma distância considerável da costa. Com a forte presença alemã, a navegação até a ilha inglesa ficou comprometida e completamente submissa ao domínio alemão. Os aliados sofreram perdas de quase 2,5 milhões de toneladas de embarcações em 1940.

4.5- Ações tomadas na costa dos Estados Unidos

Com a entrada dos Estados Unidos na Guerra, os submarinos alemães expandiram sua atuação para a costa norte-americana destruindo um número significativo de navios e instalações. Até Abril de 1.942, 87 navios haviam sido afundados na região da costa.

Com a adoção das medidas de defesa tais como os comboios e vôos de patrulha, os submarinos alemães tiveram que focar suas atividades e outras regiões como o Golfo do México.

A Batalha do Atlântico se arrastou por toda a Segunda Guerra atingindo seu ápice entre Junho de 1.942 e 1.943. Com mais de 300 U-Boats, a Alemanha aumentou seu raio de ação por todo o Atlântico Norte. Em breve o numero de navios aliados afundados superaria a capacidade de produção dos estaleiros aliados, porem a quebra de códigos alemães pelos aliados acabariam com o cerco alemão.

4.6- O Brasil entra em cena

Inicialmente o Brasil declarou-se neutro no conflito. Em 1941 a entrada dos Estados Unidos na guerra, aumentaram as pressões para que o Brasil ficasse do lado norte-americano. Entretanto o que forçou de fato a entrada do Brasil na guerra foi o aumento de navios mercantes brasileiros afundados pelos alemães. Os ataques fatais e consecutivos a 6 navios de bandeira brasileira (Jacira, Baependi, Araraquara, Arará, Itagiba e Aníbal Benévolo), levaram o Presidente Getulio Vargas a declarar guerra a Alemanha e a Itália em 22 de agosto de 1942.

Mesmo antes da entrada oficial do Brasil no conflito, a intensa movimentação já podia ser observada especialmente pelo patrulhamento da costa por navios patrulha da Marinha de Guerra e pela intensa atividade naval na época.

Com o apoio brasileiro, oito contratorpedeiros foram transferidos pelos aliados e várias embarcações de combate foram encomendadas seguindo projetos e padrões norte-americanos.

4.7- Marinha Mercante no conflito

A maior prioridade naquele momento não era o poderio militar que o Brasil oferecia, mas sim o transporte de tropas e suprimentos para as novas bases nas ilhas e costas do Nordeste. As travessias eram feitas como no Atlântico Norte, em comboios e eram de suma importância, pois a maior parte era da gasolina, óleo e suprimentos utilizados nas batalhas no Norte da África e Mar Mediterrâneo.

Em todos esses momentos, a participação da Marinha brasileira foi fundamental no Atlântico Sul, pois foi ela que liberou a Marinha americana para enfrentar os U-Boats no Atlântico Norte.

4.8- Baixas do Brasil no mar

As baixas sofridas pelo Brasil durante todo o conflito, conta com o afundamento de três navios de guerra, uma embarcação auxiliar e a perda de pelo menos 500 marinheiros.

O ataque ao cruzador Bahia em 1945 foi considerado uma das maiores perdas da história naval brasileira. Não se sabe até hoje se ele foi atacado por um submarino alemão (que alguns dias depois do ataque colocou suas armas na Argentina) ou por uma mina de profundidade, tudo o que se sabe é que das 375 pessoas a bordo, 300 vidas foram perdidas durante a explosão da embarcação.

Em 1941 foram bombardeados cerca de 18 navios, levando a perda de 700 vidas brasileiras. De todos os navios afundados, a maior tragédia foi o naufrágio do navio mercante Baependi com um total de 270 mortos. Até o fim da guerra outros 12 navios foram a pique, contabilizando mais de 1000 mortes no mar neste período.

4.9- Balanço Geral no mundo

A guerra submarina tinha como intenção, por parte do eixo de interromper as rotas mercantes dos aliados. No período da guerra, os U-Boats afundaram 13,5 milhões de toneladas, o equivalente a 2.063 navios, além dos 175 navios de guerra aliados.

As baixas foram elevadas em ambos os lados. Do lado alemão, dos 41 mil marinheiros recrutados pela marinha alemã, 28 mil morreram e cerca de 5 mil foram capturados. Do lado aliado estima-se que 30 mil homens perderam suas vidas só pela Marinha Mercante Britânica

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A principal proposta deste trabalho foi mostrar a importância que a Marinha Mercante e a influência que ela exerce em diversos campos e momentos da sociedade, seja na história, na economia ou no desenvolvimento da humanidade.

Outro ponto importante que foi mostrado é o fato de como a globalização contribuiu e continua contribuindo com a marinha mercante.

Em nenhum momento da história, podemos imaginar o mundo como um lugar de integração e cooperação, que são os pilares do mundo globalizado, se não o imaginarmos como uma coisa só e para que essa integração aconteça o mar e a marinha mercante são ferramentas fundamentais.

Seja nos momentos de paz ou de guerra, momentos estes em que a economia e , a Marinha Mercante foi peça chave para os momentos decisivos da humanidade e é esse papel que ela deve continuar para que o mundo torne-se cada vez mais integrado, não apenas economicamente, mas culturalmente e socialmente falando, ou seja, mais globalizado.

Sempre fornecendo o preparo adequado e movimentando a economia, seja na geração de empregos como no desenvolvimento do próprio país a Marinha mercante é um dos pilares centrais para a economia mundial visto que como foi dito no decorrer deste trabalho 90% de todas as mercadorias transportadas atualmente são transportadas pelo mar.

Mesmo com os momentos de crise em que se encontrou, sua frota sempre manteve firme durante as adversidades, prova disso é que mesmo com crises como a petrolífera de 1970 e com a diminuição da produção da indústria naval e com o decréscimo da economia mundial o setor sempre procurou novas fontes de inovação afim de atender as demandas mundiais e no cumprimento de seu dever de tornar o mundo um lugar mais integrado e mais globalizado.

A globalização é sem dúvidas um fenômeno que influenciou e influencia até hoje a vida da população em geral, seja através da internet, das comunicações em tempo real ou mesmo nos transportes, visto que tanto em momentos de desenvolvimento

quanto em momentos de necessidade, inclusive os de guerra, a evolução destes setores foi inevitável.

Não podemos nos esquecer das vidas que foram perdidas no decorrer desta função tão honrada e ao mesmo tempo tão sacrificante ao longo da história e saber que seus exemplos ficarão sempre gravados na nossa memória enquanto o mundo depender do mar para o seu desenvolvimento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A importância do transporte marítimo no Brasil,

disponível em:

<http://www.ecivilnet.com/artigos/transporte_maritimo_importancia.htm>

acesso em: 27 JUL. 2012

Brasil na Primeira Guerra Mundial- disponível

em:<http://www.suapesquisa.com/primeiraguerra/brasil_primeira_guerra.htm>

Acesso em: 31 JUL . 2012

Coleção Battlefield Dossiê 21: Guerra contra os U-boats

Coleção Battlefield Dossiê 3: A Batalha do Atlântico

Estaleiros geram 27 mil empregos na cadeia produtiva

disponível em: <<http://portalmaritimo.com/2012/04/25/estaleiros-geram-27-mil-empregos-na-cadeia-produtiva/#more-22543>>

acesso em: 02 AGO. 2012

FRAM CAPITAL, A exploração do Pré-Sal e as contas externas brasileiras

Disponível em:< <http://www.framcapital.com/arquivos/pre-sal-e-as-contas-externas-brasileiras-nov-372.pdf>>

Acesso em: 18 JUL. 2012

O mar e os transportes marítimos-

disponível em: <http://janusonline.pt/dossiers/dossiers_1998_6_6_a.html>

Acesso em: 16 JUL. 2012

Revista Portuária disponível em:

<<http://www.revistaportuaria.com.br/site/?home=artigos&n=zdUU&t=a-conteinerizao-dos-portos>>

Acesso em: 25 JUL. 2012

SINAVAL- Sindicato Nacional da Indústria da Construção Naval e Offshore

<<http://www.sinaval.org.br/>>

Acesso em: 16 JUL. 2012

Strazzacappa, Cristina- Globalização, o que é isto, afinal? 2001

Schütz, Ricardo- “O Inglês como Língua Internacional” English Made in Brazil-

disponível em: <<http://www.steacher.pro.br/globallanguage.html>>

Acesso em: 03 AGO. 2012

www.wikipedia.org.br

