

"A história das nações é escrita com o trabalho de seus filhos, com a riqueza do seu solo e com o movimento dos seus portos". (Sérgio Matte) ¹

A NAVEGAÇÃO E OS PRIMEIROS NAVEGADORES

Jairo José Barbosa, Assessor Jurídico do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. Especialista em Direito Aduaneiro e Comércio Exterior pela Universidade do Vale do Itajaí - Santa Catarina. Autor do Código de Divisão e Organização e Divisão Judiciárias do Estado do Paraná - Comentado - 1ª edição - JM Editora, 2005. Autor do Livro Direito Aduaneiro - Origens da Navegação da Aduana e da Alfândega: Suas respectivas evoluções intertemporais no curso da história mundial e do Brasil - 1ª edição - JM Editora, 2009 - Curitiba - Paraná. Diversos artigos jurídicos publicados.

1.1. Origem da Navegação

1.1.1. O Início

A utilização da navegação como meio de transporte aquaviário remonta aos primórdios da humanidade, iniciada da forma mais rudimentar possível por instinto de sobrevivência do homem primitivo, buscando fazer da pesca uma fonte alternativa de alimento.

Sobre as águas calmas dos rios, lagos, baías e mares, sem perder de vista a terra firme, estabelecia-se a gênese das primeiras condutas volitivas de seres racionais que milênios mais tarde ousariam empreender memoráveis aventuras épicas pelos mares e oceanos mais longínquos, realizando descobertas fascinantes de novas civilizações e continentes, dando início aos primeiros passos do intercâmbio comercial e cultural entre povos.

Portanto, é bom sabermos desde já que “Etymologicamente, a palavra *commercio* (do latim *cum* e *merx*, derivada de *mercor*) equivale a transpasse de coisas materiais de pessoa a pessoa e, por isso, diz ULPIANO

que é *emendi vendendique invicem jus*; define-o SACACCIA: *quase commulatio mercium*.

Em acepção mais ampla, que não deixa de ser usual, aplica a todo ajuste, como se vê em STRACHA ao defini-lo: *Verbum commercium generale est ad omnes contractum*, e daí o dizer-se que uma coisa está no comércio ou fora dele (Cod. Civ. Art. 69), para indicar que pode ou não ser objeto de transação.

Para se ter um “conceito verdadeiramente científico e compreensivo do commercio há que considerar as causas que o originam, os aspectos em que pode ser encarado e os fins que objectiva”.²

1.1.2. Fase totêmica do Direito Marítimo

Eis então a fase mais totêmica da origem de um costume que muitos séculos depois passaria a sustentar o nascimento do “*ramo do direito que tem como objeto o conjunto de regras jurídicas relativas à navegação que se faz sobre o mar: o Direito Marítimo, conceito esse limitado, por entendermos que é mais amplo, já que inclui o conjunto de regras jurídicas relativas à navegação aquaviária e englobando os transportes marítimos, fluviais e lacustres*”.

*Assim, o Direito Marítimo abrange o conjunto de normas que regulam a navegação, o comércio marítimo, os contratos de transportes de mercadorias, e pessoas, por via marítima, fluvial e lacustre, os direitos, deveres e obrigações do armador, dos capitães e demais interessados nos serviços de navegação privada, bem como a situação dos navios à sua disposição”.*³

Por ser um dos elementos principais no processo de navegação, já de início é importante saber em termos conceituais que o navio é, *juridicamente, uma coisa. Entretanto, RIPERT comparou-o à pessoa, mostrando que, ainda em concepção, no estaleiro, já possui existência real, além de ser reconhecido por um nome, gozar de uma nacionalidade e fixar-se com um domicílio*.

Navio deriva do latim “navigium” e, originariamente, designava toda construção apta a percorrer quaisquer águas. Esta a noção do Direito Romano, segundo expressão de ULPIANO: “Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sine in aliqua stagno naviget sive schedia sit” (D. 14.1.1.6). Mais tarde, VALIN, comentando a Ordenação francesa de 1681, enunciou conceito mais amplo, declarando navio tudo aquilo que servisse à navegação.

*Muitas e muitas outras têm sido as definições sugeridas, quase todas, porém, alicerçadas na do grande jurisconsulto romano”.*⁴

Com isso ousamos sustentar que no campo do cognoscível documentado pela história, não existe a menor possibilidade de estudar um processo de troca de mercadorias sem começar pelas mais antigas civilizações organizadas de que se têm notícias, por terem sido elas que nos legaram insofismáveis indícios da utilização da navegação com sinais inequívocos de práticas mercantilistas.

1.2. Civilização *Harappeana* - Cidades de Harappa, Mohenjo-daro, Mehrgarh e Lothal no Vale do Rio Indo - Região do Punjab ou Vale dos Cinco Rios

1.2.1. Período Neolítico

Segundo estudos arqueológicos do Vale do Rio Indo, são fortes os elementos indicando que durante o período neolítico, por volta do ano 7000 a.C., essa região já teria sido habitada por um povo que poderia ser considerado como a mais remota fonte originária da civilização indiana,⁵ antecessora à *harappeana*.

1.2.2. Origem da Civilização Indiana

São dados que obtiveram maior credibilidade a partir do momento em que *“a análise pelo carbono 14 revelou que um fragmento de carvão de madeira conservado em um dos níveis mais antigos - um povoado de cabanas feitas de tijolos de barro cobertas de cascalhos e de pequeninas lâminas de sílex - remontava ao sexto milênio”.*⁶

“Os vestígios mais antigos de atividade humana na região remontam à Idade da Pedra.

Depósitos pré-históricos encontram-se em todo o subcontinente, desde o antigo Beluchistão, mais tarde Irã e Paquistão, no oeste, e Bengala no leste e desde as províncias do noroeste até Sri Lanka.

Por volta de 4.000 a.C., depois da revolução neolítica na Mesopotâmia, os habitantes do extremo noroeste do subcontinente iniciaram a transição do estado nômade para o da agricultura sedentária.

No terceiro milênio viviam em aldeias e praticavam um culto animista.⁷ Dedicavam-se a uma agricultura incipiente e criavam gado. Fabricavam diversos tipos de cerâmica e ferramentas de cobre e bronze. Dessa fase, há notáveis manifestações de arte rupestre.

Perto de 500 anos mais tarde, ocorreu um grande salto com a civilização do Rio Indo ou de Harappa, nome derivado de uma de suas capitais. Floresceu durante mil anos (de 2.500 a 1.500 a.C.) e desapareceu misteriosamente.

Uma das principais civilizações do mundo, maior por extensão que as do Egito e Suméria, ocupava um enorme triângulo cujos lados mediam 1.500 km. O vértice era a parte superior do sítio Indo e a base se estendia ao longo da costa do mar da Arábia, desde a atual fronteira entre Irã e Paquistão até o Golfo de Cambay.

Arqueólogos encontraram ruínas de mais de cinquenta comunidades, entre elas duas capitais, Mohenjo-daro, no Indo Central, e Harappa, 600 km a nordeste.

Os povos da civilização de Harappa conheciam o cobre, o bronze, o ouro, a prata e o chumbo e comerciavam com a Mesopotâmia.

Tinham arte desenvolvida. A língua, de que se conservam cerca de mil inscrições curtas ainda não decifradas, pertencia, ao que parece, à família dravídica.

Seu declínio coincidiu com a invasão dos povos arianos, nômades da Ásia Central, que arrasaram as planícies do noroeste da Índia”.⁸

1.2.3. Harappa, Mehrgarh, Mohenjo-daro e Lothal

Harappa, Mehrgarh, Mohenjo-daro e Lothal, no Vale do Rio Indo, dão provas inequívocas de um cenário da civilização harappeana que segundo a teoria do Dr. David Frawley chegou a abrigar trinta milhões de pessoas.

1.2.4. Esplendor Comercial da Civilização Harappeana

Iniciada por volta do ano 4000 a.C. e alcançado seu ápice comercial e marítimo entre 2500 e 1500 a.C., e que a partir deste ano desafia as mentes mais criativas de todo o mundo da arqueologia pelo seu misterioso

desaparecimento, por mais que se levante uma coincidência com a chegada dos povos arianos à região, também existem fatos que apontam por uma conclusão no sentido de que estes teriam encontrado apenas ruínas dessas cidades, extremamente planejadas e desenvolvidas para aquela época.

1.2.5. Punjab paquistanês

Situadas no então Punjab⁹ indiano hoje paquistanês, as ruínas de *Harappa* e *Mohenjo-daro*,¹⁰ distantes entre si 640 quilômetros, retratam bem alguns usos e costumes dessa civilização convencionalmente chamada de “*harappeana*” a partir de 1980.

1.2.6. Civilização Suméria, Ur e Faylahkah na Mesopotâmia

Os hábitos mercantilistas dos *harappeanos* se expandiram também pela via marítima com a civilização Suméria, destacando-se as cidades de *Ur* e *Faylahkah* na Mesopotâmia, e *Dilmum* na orla do Golfo Pérsico que se forma a partir do Estreito de Ormuz.

1.2.7. *Dilmum* ou *Telmun* - “Local Onde Nasce o Sol ou Terra dos Vivos”

Dilmum ou *Telmun*,¹¹ o “local onde nasce o Sol ou a Terra dos vivos” para a civilização Suméria, erige-se em um dos mais valiosos sítios arqueológicos da antiguidade localizado no arquipélago de Bahrain, sendo apontada por fontes históricas persas, sumérias, acádias, gregas e latinas como pujante entreposto comercial marítimo do período envolvendo o ano 3000 a.C. na rota Mesopotâmia e Vale do Indo, em face de sua localização privilegiada.

1.2.8. Relações Comerciais do Vale do Indo Com a Mesopotâmia

Ressaltamos que a “*natureza e a importância das relações comerciais da civilização de Harappa são invocados nos textos de caracteres cuneiformes desenhados na Mesopotâmia.*”

*Uma tabuleta de argila que remonta a uma data em torno do ano 2350 a.C. relata que **grandes embarcações**¹² provenientes das longínquas regiões de *Dilmum*, de *Maga* e de *Meluhha* fizeram escala no porto mesopotâmico de *Agade*, e que seus porões estavam abarrotados de tesouros.*

Os especialistas, após um estudo minucioso dos lugares geográficos e dos mercados citados nos documentos da época, conseguiram localizar os países misteriosos de onde provinham as embarcações.

Dilmum, situada à margem do “mar inferior” segundo o texto da tabuleta, correspondia à ilha de Bahrain, no Golfo Pérsico, enquanto Maga seria justamente o território de Omã e as terras situadas nas margens norte e sul do golfo.

Quanto a Meluhha, a mais longínqua dessas regiões, ocultava o litoral oriental do Mar de Omã - ou seja, os Confins do Irã e da Índia - e o Vale do Indo.

Meluhha abastecia a elite restrita, mais poderosa da Suméria, gêneros de luxo ou exóticos e de matérias-primas de grande procura como as madeiras de lei, as mesas marchetadas, macacos amestrados, pentes de marfim, peles e também pérolas e pedras de cornalina e de lápis-lazúli para a fabricação de ornamentos luxuosos.

*Todos esses produtos, com exceção do último - cuja exata procedência por muito tempo se ignorou, provinham do reino de Harappa”.*¹³

1.2.9. Formato dos Selos de Dilmum e Guajarat

As marcas deixadas pelos selos de argila nos embrulhos de mercadorias originárias de *Harappa* no Vale do Indo, encontrados em grande quantidade por pesquisadores em escavações nas antigas cidades de *Ur* e *Faylahkah* na Mesopotâmia, testemunham a utilização de uma técnica para a fiscalização *alfandegária* quanto à origem, proteção e controle dos produtos comercializados.¹⁴

Os selos em formato cilíndrico que circulavam em *Dilmum* são diferentes dos que eram usados na orla do “Golfo Pérsico” quanto ao desenho circular em relação aos que foram encontrados em *Lothal*, região de Guajarat na Índia, e *Faylahkah*, na Mesopotâmia, por serem semelhantes aos provenientes do Vale do Indo, corroborando decisivamente para a crença de ter havido um expressivo comércio marítimo de longa distância, embora ainda sem poder precisar do que exatamente se tratava.

1.2.10. Produtos Comercializados

Porém, existem algumas teorias defensoras de que essas mercadorias eram ágata, algodão, cornalinas, contas de pedras vidradas, cobre, chumbo, estanho, galinhas, grãos, lâminas, lápis-lazúli, marfim, óleo, ouro, prata, pérolas, tecidos de lã e verruma de sílex.

São correntes que vêm ganhando corpo na proporção da evolução dos estudos, tanto que *“a partir de 1975, com a descoberta de um posto avançado da civilização do Indo nas montanhas afegãs, ficamos sabendo onde os harappeanos compravam lápis-lazúli.*

Em Shortugai, situada às margens de um afluente do Rio Oxus, cerca de 800 quilômetros ao norte do Vale do Indo, uma equipe de arqueólogos franceses dirigida por Remi-Paul Francfort descobriu uma aldeia mineira que cobria uma superfície de quase dois hectares e meio e estava cheia de objetos harappeanos.

A civilização do Indo mantinha relações comerciais também com a região de Omã, na margem oposta do mar de Omã, a julgar pelas numerosas pérolas de cornalina gravadas, pelas armas de bronze típicas da civilização do Indo e por outras cerâmicas harappeanas ali encontradas.

Com seus navios abarrotados de mercadorias, os mercadores navegavam pelo Golfo Pérsico até Dilmum. Essa cidade fortificada da ilha de Bahrain - onde predominavam a limpeza e a moralidade e cujos habitantes gozavam de impressionante longevidade - era um poderoso centro comercial, por onde transitavam os produtos oriundos do Vale do Indo.

*Em 1957, uma equipe de arqueólogos dinamarqueses dirigida por T.G. Bibby descobriu em Dilmum uma série de pesos idênticos a outra, anteriormente escavada em Mohenjo-daro”.*¹⁵

O tempo do ouro de *Dilmum* foi delineado pelo Museu Nacional de Bahrain como o compreendido entre 2200 e 1600 a.C., e a partir daí começou a entrar em total declínio até o desaparecimento por completo.

1.2.11. Desaparecimento da Civilização Harappeana

Como a civilização *harappeana* foi eclipsada por volta de 1500 a.C, possivelmente deve ter sido esse um dos principais motivos que privaram *Dilmum* da exuberância de grande entreposto comercial entre a Mesopotâmia e

a Índia, provocando-lhe uma queda tão abissal, que culminou na transferência do poder local mais para o norte, de forma singular na história da humanidade.

1.3. Civilização Fenícia - Navegação Para Fins Comerciais e Bélicos

1.3.1. Biblos - Um Povoado do Tempo Neolítico

Existem indícios de que a cidade de Biblos provém de um povoado do tempo neolítico por volta de 5000 anos a.C.

1.3.2. Aparecimento da Civilização Fenícia

A civilização fenícia começa a aparecer efetivamente para a história da humanidade a partir do ano 3000 a.C., na região hoje compreendida pelos territórios da Síria e Líbano, no Oriente Médio.

1.3.3. Engenharia Naval e Potência Marítima dos Fenícios

Ao longo dos séculos, a Fenícia foi se tornando detentora de uma engenharia naval jamais vista e um crescimento comercial tão vigoroso, que a colocou na condição de maior potência marítima entre os séculos X e I a.C., com total domínio sobre toda a orla do Mediterrâneo, por meio de uma navegação de cabotagem.

1.3.4. Circunavegação do Continente Africano Pelos Fenícios

O estágio de construção naval que os fenícios haviam alcançado possibilitou-lhes navegar até a Inglaterra para comercializar couros ofertados pelos antigos bretões, muito antes dos romanos, assim como também foram eles que, a pedido do Faraó Neco I, se tornaram pioneiros em circunavegar o Continente Africano,¹⁶ com suas embarcações estreitas e compridas movidas por uma invenção egípcia chamada Vela, que serviam para atividades comerciais e para a guerra ou ambas simultaneamente.

1.3.5. Os Fenícios Cartagineses, Rotas, Desenvolvimento Regional

Suas rotas comerciais estavam sempre associadas à observação do desenvolvimento regional dos povos que descobriam, e talvez essa tenha sido

a razão maior de procurarem confundir os concorrentes, sem revelar qual tipo de mercadorias transportavam, sabendo-se apenas que esse tipo de comportamento teria ocorrido durante o período do Império Romano.

1.3.6. Tráfego Silencioso dos Fenícios

Os fenícios de Cartago, conhecidos como “cartagineses”, foram os primeiros a se utilizar dos métodos e modalidades de trocas comerciais com Marrocos, que ficaram descritos como “*tráfego silencioso*”, destacando-se o comportamento honesto dos negociantes, na forma a seguir:

“Cependant, il est intéressant de décrire les premières méthodes et modalités d’échanges commerciaux entre marocains et carthaginois appelées: ‘trafic à la muette’.

Herodote décrit d’une manière précise cette technique originale des premiers échanges de commerce extérieur qu’avaient connu les côtes marocaines. Dans un fameux texte, le commerce de l’or par le troc muet est ainsi décrit:”

E se completa:

“Il y a em Libye, au-delà des colonnes d’Hercule um pays qu’habitent des hommes Lorsque lês Carthaginois arrivent chez ces peuplades, ils déchargent leurs marchandises, lês rangent le long du rivage, puis remontent à bord et allument des feux pour faire voir la fumée.

Lorsque les indigènes voient la fumée, ils viennent sur le bord de la mer, palcent de l’or vis-à-vis des marchandises et s’éloignent.

Les Carthaginois débarquent alors et vont se rendre compte: si l’or leur semble égal au prix des marchandises, ils le prennent et s’em vont, si non ils remontent à bord et attendent. Alors les indigènes reviennent et ajoutent de l’or à celui qu’ils mis jusqu’à ce qu’ils soient d’accord.

Ni les uns ni les autres ne sont malhonnêtes: lês Carthaginois ne touchent pás à l’or tant qu’il ne leur paraît pás payer leurs marchandises et le indigènes ne touchent pas aux marchandises avant les Carthaginois n’aient pris l’or”. Herodote IV 196 pub par ROGET. ¹⁷

1.3.7. Intercâmbio Com o Reino de Marrocos

Eram intercâmbios feitos sob estrita segurança armada, inclusive por pessoas responsáveis pelo controle aduaneiro, ou que exerciam também outras funções, sendo inequívoco que já no século V a.C., com uma estrutura administrativa organizada, o Reino de Marrocos teria contribuído significativamente para a prática do comércio exterior, principalmente com os Fenícios.

1.3.8. Cidades Fenícias

Além das cidades mais importantes como *Biblos*¹⁸, *Sidon*¹⁹, *Tiro*²⁰ e *Berius*²¹, *Cartago*²², a “Cidade Nova” para os árabes, fundada no século IX, e *Útica*²³, entre outras do norte da África, dominavam as ilhas mediterrâneas de Córsega e Sardenha, e uma cidadezinha estratégica chamada *Motya*²⁴, toda cercada por muralhas na parte oeste da Sicília na Itália, *Sarepta* no oriente médio, sob escavações dos arqueólogos em busca de mais respostas, além das colônias que resultaram nas cidades de *Cagliari* e *Palermo* na Itália e *Cádiz* na Espanha.

1.3.9. Material Utilizado Para a Construção da Frota Marítima

Os fenícios construíram sua frota basicamente do cedro, árvore tão característica da região, que ainda hoje é utilizada como um símbolo nacional na bandeira libanesa.

Suas embarcações eram equipadas com aríete²⁵ e proa, possuindo uma quilha²⁶ estreita e vela retangular para torná-las mais velozes e de fácil manobra.

1.3.10. Povo Poeni

Contudo, nem mesmo a condição de potência marítima, tanta prosperidade e riqueza dos poenis²⁷ foram suficientes para atenuar-lhes o ímpeto, e acabaram por empreender a mais audaciosa de suas ambições, desafiando o poderio de Roma, até que na terceira e última guerra púnica sofreram tão devastadora derrota que da esplendorosa Cartago somente restaram ruínas. Algumas ainda hoje podem ser visitadas por turistas na parte leste da cidade de Túnis, capital da Tunísia, como um patrimônio cultural da humanidade tombado pela UNESCO, às margens do Mar Mediterrâneo.

1.4. Civilização Egípcia

1.4.1. Invenção da Vela

Além de importantes contribuições para outras áreas do conhecimento humano, aos egípcios se atribui a invenção da Vela, utilizada nas embarcações até os nossos tempos.

1.4.2. Desenvolvimento

“A civilização egípcia antiga desenvolveu-se no nordeste africano (margens do Rio Nilo) entre 3200 a.C. (unificação do norte e sul) a 32 a.C. (domínio romano).

Como a região é formada por um deserto (Saara), o Rio Nilo ganhou uma extrema importância para os egípcios.

O rio era utilizado como via de transporte (através de barcos) de mercadorias e pessoas.

*As águas do Rio Nilo também eram utilizadas para beber, pescar e fertilizar as margens, nas épocas de cheias, favorecendo a agricultura”.*²⁸

1.4.3. Suspeita dos Fenícios Terem visitado o Lago Titicaca na Bolívia

Aqui vale lembrar, a título de curiosidade, que no Lago Titicaca, situado nos altiplanos da Bolívia, existe uma espécie de capim muito semelhante ao *Cyperus Papyrus*²⁹ encontrado ainda hoje somente no Vale do Nilo nas regiões cortadas pelo denominado Nilo Branco e Bahar-el-Abiad localizadas em Núbia.

Isso leva a suspeitar que os fenícios, por alguma razão específica ou por terem se perdido de alguma rota, acabaram chegando até essa localidade, em que pese o desafio em termos da aventura que tudo isso representaria naquela época.

Outrora o Rio Nilo já fora coberto abundantemente por essa espécie de vegetação, bastante devastada por uma seca de grandes proporções na metade do século XI d.C., a ponto de quase desaparecer.

1.5. Civilização Chinesa

1.5.1. Fundação da China

A história mais recente nos informa que a China *“foi fundada por Huang Di, o Imperador Amarelo, há mais de cinco mil anos, diz a lenda.*

Mas, para os arqueólogos, sem provas palpáveis, as lendas de tanto não passam, e os historiadores viam-se obrigados a aceitar como início da Civilização Chinesa a Dinastia Xia, cerca do século XII a.C.

Assim, a Civilização Chinesa, uma das quatro grandes civilizações antigas, teria tardado cerca de mil e quinhentos anos a surgir, em comparação com as da Babilônia, Egito e Índia.

*No entanto, não faltaram historiadores que acreditaram que a história da Civilização Chinesa remonta, com efeito, a tempos muito mais recuados, como diz a lenda, cinco mil anos”.*³⁰

1.5.2. Civilização Xia

“Até pouco tempo, a existência da civilização Xia (2200 a.C. - 1750 a.C) foi amplamente questionada por arqueólogos e especialistas no assunto.

No entanto, recentes escavações e pesquisas comprovaram que esta é uma das mais antigas civilizações da região chinesa de que se tem registro.

Os Xia são considerados descendentes diretos dos povos do Neolítico, que primeiro ocuparam as regiões próximas do Rio Amarelo. Além disso, estudos apontam que os primeiros sistemas de escrita chineses foram estabelecidos por esta mesma civilização.

Na região próxima do vale do Rio Amarelo, um outro povo também integrou o conjunto de populações formadoras da Civilização Chinesa.

Formando uma cultura complexa, a Civilização Shang (1750 a 1040 a.C.) contribuiu efetivamente na consolidação de diversos traços do povo chinês.

*Entre as fontes de estudo, encontramos o desenvolvimento de um sistema de escrita e a fabricação de utensílios feitos através de manipulação dos metais”.*³¹

1.5.3. Navegação Nos Rios Azul e Amarelo na Antiguidade

Como meio de locomoção em busca do desenvolvimento, aprenderam muito cedo a navegar nos Rios Azul, Amarelo e canais existentes em seu vasto território, fazendo-se também presentes na história da humanidade sustentados por uma sabedoria milenar que os remete para o período neolítico próximo de 5000 anos a.C.

1.5.4. Contribuição para o Desenvolvimento e Principais Invenções

Poderia ser melhor divulgado a grande contribuição dada pela Civilização Chinesa da antiguidade para o desenvolvimento da humanidade, nas mais diversas áreas do conhecimento que se pode imaginar.

Dentre elas, podemos citar a Bússola, resultante do uso da magnetite para detectarem os pontos cardeais, especialmente o norte, já que para eles o imperador havia de ficar sentado em um trono ao norte do palácio olhando para o sul. Também foram os criadores do papel-moeda, mastros múltiplos, cartas marinhas e o leme, além de terem descoberto o carvão de pedra, petróleo e gás utilizados como combustíveis.

1.5.5. Fundição do Bronze, Ferro e Aço

Iniciaram a fundição do bronze, ferro e aço, que mais tarde vieram a se tornar elementos essenciais para o avanço da Engenharia Naval, na construção de embarcações dos mais diversos portes até chegar aos atuais navios colossos dos oceanos.

1.5.6. Sistema de Cobrança de Tarifas

Afirma-se que foram eles que implantaram um eficiente sistema de cobrança de tarifas sobre entrada e saída de mercadorias no âmbito do seu território, bem antes dos romanos.

1.6. Os Vikings

1.6.1. Grandes navegadores do mar do norte

Entre os séculos VIII e XI, apareceram os Vikings como grandes navegadores de toda região do Mar do Norte da Europa, e às vezes mais além, tanto que com seus *drakars*³² descobriram os territórios da Islândia, Groelândia, tendo inclusive chegado à Terra Nova no Canadá.

“Durante a época antiga e medieval eles estabeleceram vários contatos comerciais com a Europa. Porém, entre os séculos VIII e XI, começaram a fazer várias incursões no continente europeu com o objetivo de saquear riquezas e conquistar terras.

As pesquisas arqueológicas e os relatos históricos indicam que, através dos rios, penetraram em território europeu com seus barcos (drakars), levando o medo e a morte em regiões da França, Alemanha, Inglaterra, Irlanda e Rússia.

A instabilidade, causada pelas invasões, fizeram com que os europeus construíssem castelos e reforçassem a segurança nos portos, mas de nada adiantou em função do grande poderio bélico dos “povos do norte”.

Além de ter favorecido a construção de castelos, as incursões estimularam a descentralização política durante o feudalismo.

A economia dos vikings baseava-se na pesca (principalmente do bacalhau) e do comércio marítimo que praticavam na região norte da Europa.

Eram povos guerreiros, fato que impunha muito respeito na região.

Fabricavam armas e escudos de metal e embarcações de guerra (drakar)”.³³

1.6.2. Drakars

Os navios dragões, como eram chamados, deviam-se à sua crença na existência de grandes serpentes marinhas devoradoras de humanos, e que por serem os dragões seres superiores comeriam essas serpentes para proteger os marinheiros.

Essas embarcações eram construídas com uma tecnologia que as tornavam rápidas com manobras eficientes diante de ataques inesperados, possibilitando-lhes fuga imediata no mar e nos fiordes, além da vantagem de poderem navegar facilmente também em águas rasas no leito dos rios.

1.7. Os Portugueses

1.7.1. Navegação e Comércio exterior Português

Portugal também se destaca na história da navegação e do comércio exterior pelo espírito empreendedor e heroico do seu povo com uma expressiva contribuição para a evolução das embarcações e o aperfeiçoamento dos instrumentos de navegação, que levaram seus marinheiros a grandes descobertas além mar.

1.7.2. Crescimento de Portugal Pela Via Marítima

Aclamado pela absoluta maioria, Dom João de Ávis assume o trono português em 1385, tendo inicialmente uma extraordinária ideia de que se Portugal pretendia crescer economicamente, deveria utilizar-se da via marítima para alcançar a Europa Oriental, até alcançar as Índias Orientais, já que pela opção terrestre era impossível por ter que atravessar a Espanha sob domínio mouro, a França e a Inglaterra devastadas pela Guerra dos Cem Anos, a Itália e Alemanha seccionadas por inúmeras províncias e estados.³⁴

João de Ávis, “o Grande”, ou Dom João I de Portugal, dotado de inigualável percepção visionária que o projetava para muito além do seu tempo, tornou-se um dos principais responsáveis pela extraordinária revolução nas atividades marítimas e comerciais dos séculos XIII e XV, consolidando seu país na vanguarda da navegação, cujo desenvolvimento passou a ser sentido também pelos portos de Ruão, La Rochelle, Barcelona, Valência, Ypres, Antuérpia e Londres, sem olvidar o aprimoramento nos estaleiros das cidades do Porto e Vila Nova de Gaia, qualificados como os mais importantes da nação lusitana.³⁵

1.7.3. O Príncipe Navegador

Esse espírito futurista demonstrado por D. João de Ávis foi herdado por seu filho infante D. Henrique³⁶, nascido em 1394 na cidade do Porto, que viria a se destacar pela conquista de Ceuta³⁷ na costa africana no ano 1415, ficando conhecido desde então como o “Príncipe Navegador,” marcando para sempre essa cidade que se tornaria mundialmente conhecida como o ponto de partida da expansão ultramarina de Portugal.³⁸

1.7.4. Fundação da Escola de Sagres em 1418

Na busca de maior contribuição para o desenvolvimento naval, o “Príncipe Navegador” fundou a Escola de Sagres em 1418, que cresceu tanto em importância e prestígio na época a ponto de que não seria exagero comparar a repercussão dos avanços tecnológicos apresentados como de dimensões similares aos revelados pela NASA dos dias atuais.

1.7.5. Engenharia Naval Lusitana

Para essa instituição foram atraídos os melhores cérebros da Engenharia Naval lusitana daquele tempo, com o firme propósito de criar inovações e colocá-las em funcionamento, de forma a possibilitar às embarcações navegarem para longe da orla marítima e retornar em plenas condições de segurança.

1.7.6. Aperfeiçoamento das Invenções já Existentes, Para Navegação

Invenções como o *astrolábio*³⁹ e a *bússola*⁴⁰ foram aperfeiçoados no sentido de possibilitarem que as Naus pudessem ser orientadas pelas estrelas e pontos cardeais, como equipamentos indispensáveis ao rompimento dos limites de navegação até então restritos apenas ao alcance visual da costa litorânea africana e europeia, o que acabou fazendo culminar com a descoberta da América por Cristóvão Colombo em 12 de outubro de 1492, o caminho das Índias com Vasco da Gama em 1498, Brasil na expedição de Pedro Álvares Cabral em 21 de abril de 1500, e a volta ao mundo por Fernão de Magalhães em 1504.⁴¹

1.8. Os Espanhóis

1.8.1. Reconquista do Território Sob Domínio Mouro

Após a reconquista de seu território na Península Ibérica em 1492, que teria ficado em poder dos mouros por mais de setecentos anos, os espanhóis partiram em seguida para suas novas e mais distantes descobertas.

1.8.2. Financiamento da Expedição de Cristóvão Colombo

Existem relatos históricos de que a Rainha Isabel de Castela teria penhorado suas jóias para financiar a expedição chefiada por Cristóvão Colombo, mas o fato é que *“das três embarcações, Pinta e Nina eram Caravelas e foram providenciadas pela cidade de Palos⁴², a terceira, Santa Maria, era uma Nau e foi financiada por um banqueiro independente que não entendia nada de navegação, mas era bastante ganancioso.*

*Todas as embarcações levavam não mais que noventa homens, geralmente ladrões e devedores da corte espanhola e muita gente doente”.*⁴³

1.8.3. Descoberta da América

Palos de La Frontera⁴⁴ entrou para a história mundial como a cidade espanhola de onde partiu a esquadra de Cristóvão Colombo no dia 13 de agosto de 1492, com destino às Índias Orientais, porém, no dia 12 de outubro de 1492, acabou aportando na ilha de Guanaani no mar dos caraíbas⁴⁵, atual América Central, culminando com a descoberta do que se convencionou denominar de Continente Americano.

1.9. A Revolução Industrial

1.9.1. Expansão da Revolução Industrial

Iniciada a partir da segunda metade do século XVIII na Inglaterra, expandindo-se durante o século XIX, contribuiu insofismavelmente também para um grande salto da navegação mundial.

1.9.2. Contribuição Para a Indústria Naval

A partir dessa época é que se começava criar condições para a construção dos grandes navios que atualmente singram todos os mares e oceanos do planeta, que somando às respectivas cargas com as das riquezas transportadas chegam a ultrapassar incríveis quinhentas e cinquenta mil toneladas por viagem, contribuindo de forma decisiva para um baixo custo e impulso do comércio exterior entre as nações envolvidas.

1.9.3. Os Navios no Transporte de Passageiros

De uma forma bem mais lenta, esse meio de locomoção vem crescendo em importância também para o transporte de passageiros, especialmente para cruzeiros marítimos de custos bastante atraentes, embora não seja possível compará-lo com a agilidade da via aérea.

CAPÍTULO 2

HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO NO BRASIL

2.1. O Início em Santa Cruz de Cabrália

2.1.1. Facilidades da Navegação Pela Extensão do Litoral

As facilidades de navegação proporcionadas por um litoral com mais de 8000 quilômetros, fez do momento a partir do qual Pedro Álvares Cabral ancorou sua esquadra no dia 22 de abril de 1500, na localidade atualmente denominada Santa Cruz de Cabrália no sul da Bahia, o ponto marcante do início de uma intensa navegação de cabotagem na orla da então Ilha de Vera Cruz, depois Terra de Santa Cruz e, finalmente, Brasil, impulsionada cada vez mais na medida em que novos grupos de pessoas chegavam.

2.1.2. Mão-de-Obra Escrava

Os custos de mão-de-obra eram módicos porque prestada por escravos trazidos da África, que efetivamente se tornariam os primeiros estivadores brasileiros, com inegável contribuição para a construção e movimentação dos portos, não obstante com um funcionamento rudimentar, mas suficientes para despertar a formação de importantes núcleos populacionais nas zonas litorâneas⁴⁶, que depois se transformaram em cidades como São Vicente, Cananéia, Ilhéus, Paranaguá, São Francisco do Sul, Santos, Salvador, entre outras.

“Assim, pode-se dizer que a construção do porto e o nascimento da cidade portuária praticamente se confundem e, ao tratarmos hoje da integração porto-cidade, simplesmente estamos resgatando um elo que se perdeu em razão de políticas governamentais que, por questões estratégicas e políticas, houveram por bem separar a gestão administrativa do porto e o Governo Municipal.

No Brasil, o isolamento do porto em relação à cidade é histórico, visto que, na maioria das cidades portuárias brasileiras, a construção do porto

moderno foi delegada às empresas privadas, fortemente ligadas ao Governo Federal que, por essa razão, exploraram a atividade portuária por décadas.

Assim, apesar de a economia dos municípios portuários ser reflexo direto do porto e dos ciclos econômicos nacionais, o distanciamento administrativo e a fragilidade dessa relação de dependência levou, paulatinamente, os municípios a 'lançarem mão' de uma conseqüente identidade marítimo-portuária, a fim de promover outras atividades econômicas que dessem maior estabilidade e sustento à arrecadação do município.

Dessa maneira, com o tempo, o porto e a cidade se tornaram cada vez mais entidades autônomas, complexas, dinâmicas, que se inter-relacionavam apenas territorialmente, apesar de uma parcela significativa da população ainda depender das atividades portuárias para sua subsistência".⁴⁷

2.2. Porto de Salvador

2.2.1. Primeira Capital Brasileira e Funções Alfandegárias

Na condição de primeira capital brasileira do período colonial que sediava a Provedoria da Fazenda Real, em 1536 a cidade de Salvador contava também com as autoridades responsáveis pelas funções alfandegárias.

2.2.2. Criação da Provedoria-Mor da Fazenda Real e Alfândega em 1549

Isso motivou Tomé de Souza a determinar a criação da Provedoria-Mor da Fazenda Real e a Provedoria da Alfândega no ano de 1549, com o objetivo de tributar produtos em processo de comercialização com o exterior, o que elevou o Porto de Salvador à condição de mais importante do país por muitos anos, tanto que no final do século XVIII chegava a receber anualmente quase uma centena de navios.

2.3. Porto de Pernambuco

2.3.1. Importação de Escravos do Continente Africano

Revela-nos a história, ter sido Duarte Coelho na condição de donatário da Capitania de Pernambuco, a primeira autoridade brasileira que importou negros do Continente Africano no ano de 1535, com a finalidade de escravizá-los.

2.3.2. Costume Que se Espalhou Rapidamente Por Toda a Colônia

Esse fato aponta o Porto de Olinda como por onde se iniciou o desembarque desses trabalhadores no Brasil, firmando-se como um costume que foi se espalhando rapidamente e de forma intensa por toda colônia, para destiná-los aos trabalhos pesados.

2.3.3. Feira de Escravos no Rio de Janeiro

O custo dessa mão-de-obra na agricultura, produção de açúcar, indústria agropastoril e mineração era tão atraente que chegou ao ponto de ter sido *“organizado no porto do Rio de Janeiro a maior feira de escravos do Brasil, e escusado dizer que nem todos os negros que desembarcaram neste entreposto seguiram para as minas ou para as fazendas, pois grande número deles permaneceram no Rio de Janeiro nos lares servindo como servos ou fazendo serviços de estivas e de transporte local nos armazéns de comércio e até pequenas oficinas de arte. Neste período desenvolveu-se entre as pessoas mais abastadas o costume de comprar negros para os pôr de aluguel nas fábricas, de soldado nas praças ou em obras públicas.”*⁴⁸

2.4. Porto de Santos

2.4.1. Primeiras Movimentações Portuárias em Trapiches Precários

O desembarque de Martin Afonso de Souza, como donatário da Capitania de São Vicente no dia 20 de janeiro de 1532, sob um trapiche em condições precárias, marca o início das primeiras movimentações portuárias daquele que viria se transformar no Porto de Santos, atualmente o maior do país.

2.4.2. Transferência do Acoradouro

Nessa expedição também chegou Braz Cubas, que acabou sendo o mentor da transferência desse ancoradouro mais para o interior do canal na Baía de Santos, visando proteção contra o vento, ondas e piratas que já atuavam na costa brasileira.

2.4.3. Instalação da Alfândega da Vila do Porto de Santos em 1550

No ano de 1543, as obras da Casa de Misericórdia de Todos os Santos foram concluídas no povoado de Enguaguaçu, que em 1546 foi

“elevado à condição de Vila do Porto de Santos. Em 1550 instalou-se a Alfândega.”^{49, 50}

2.4.4. Início do Desenvolvimento Com as Privatizações de Suas Atividades

Depois de um longo período de completa estagnação dos portos brasileiros, mesmo com o advento da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, o Porto de Santos somente começou a experimentar um desenvolvimento mais expressivo a partir da Proclamação da República, mais em função da privatização de suas atividades administrativas portuárias do que propriamente por incentivos governamentais.

2.4.5. Infraestrutura Portuária

A infraestrutura portuária durante esse período era demasiadamente precária, tanto que “as embarcações de alto-mar ficavam a mais de cem metros dos velhos trapiches, ligadas a eles por simples pontes de madeira onde transitavam escravos e outros trabalhadores do porto, transportando virtualmente nas costas todas as mercadorias inclusive os milhares de sacas de café que por ali eram exportadas todos os anos.

As vistas do Porto do Consulado ou do Bispo na década de 1880 mostram a clássica “floresta dos mastros” dos veleiros, encostada junto às pontes, as praias cheias de mercadorias e pequenas embarcações de todos os formatos e tipos.”⁵¹

2.4.6.. Inauguração da Ferrovia “São Paulo Railway Co.”

Se por um lado a inauguração da ferrovia “São Paulo Railway Co.”, ligando a baixada santista à cidade de Jundiaí no interior da Província de São Paulo em 1869, se converteu em um dos fatores determinantes para o desenvolvimento de toda a região, também passou a exigir melhorias urgentes no Porto de Santos, para colocá-lo em condições de escoar de forma eficiente a produção cafeeira que era predominante.

2.4.7. Concessão ao Grupo Graffrè, Guinle & Cia.

Foi então que, após duas tentativas frustradas, respectivamente em 1870 e 1872, o Governo Imperial mandou publicar uma norma⁵² concedendo a

construção e exploração do Porto de Santos ao grupo formado por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Palacin Guinle - Graffrée, Guinle & Cia, processo que, com a Proclamação da República em 1889, foi estendido para outros portos brasileiros.

2.4.8. Chegada do Navio Nasmith no Cais de 260 Metros

Na primeira fase, os trapiches foram substituídos por um cais de aproximadamente 260 metros,⁵³ possibilitando o recebimento de navios maiores,⁵⁴ nascendo o primeiro porto organizado do país operando sob administração da iniciativa privada representada pela Companhia Docas de Santos, que perdurou até 1980, quando o Governo Federal criou a Companhia Docas do Estado de São Paulo para sucedê-la.

2.4.9. Interesse Público e Desenvolvimento Nacional

Durante essas nove décadas que funcionou em caráter liberal, pode ser dito que o desempenho do Porto de Santos não foi além do satisfatório, pois enquanto seus concessionários estavam preocupados com a formação de grandes fortunas pessoais, o interesse público e o desenvolvimento nacional ficaram relegados para segundo plano, causando sobremaneira uma progressiva debilidade dessas atividades no país.

Contudo, podemos dizer que mesmo nessas condições é inegável que *“o Porto de Santos, que teve sua origem vinculada ao comércio de café, contribuiu para a melhoria das condições sanitárias da região, desempenhou papel preponderante no desenvolvimento industrial do Estado de São Paulo e do Brasil e continua participando expressivamente nas transações comerciais efetuadas com o mercado externo - cerca de um terço da receita cambial do país movimentada por Santos”*.⁵⁵

2.5. Porto de Santos e Porto de Veracruz no México

2.5.1. Fundação do Porto de Veracruz

O Porto de Veracruz, que foi fundado por Hernán Cortez no dia 10 de julho de 1515, é o mais antigo das Américas e seu desenvolvimento guarda muitas semelhanças com o Porto de Santos, assim como as cidades que deram origem, e com as quais contribuíram decisivamente para o crescimento.

2.5.2. Programas de Desenvolvimento Conjunto e Semelhanças

Os Portos de Santos e de Veracruz,⁵⁶ além das semelhanças, possuem alguns programas de desenvolvimento conjunto para a modernização de suas atividades.

São portos situados geograficamente em regiões de alta densidade populacional onde estão dois dos dez maiores aglomerados urbanos do planeta, representados pela Cidade do México e São Paulo, interligadas respectivamente à Veracruz e Santos, por boa infraestrutura rodoviária e ferroviária de forma pioneira em seus países.

A diferença é que atualmente o Porto de Veracruz pode ser incluído entre os maiores do mundo em termos de infraestrutura e desenvolvimento de suas atividades, enquanto o Porto de Santos continua carente de muitas melhorias para alcançar esse patamar.

Esses dois portos da América Latina, que desde muito cedo alavancaram o desenvolvimento de suas regiões, com histórias muito parecidas, continuam a contribuir de forma decisiva para o intercâmbio internacional desses países classificados como emergentes.

2.6. Porto do Rio de Janeiro

2.6.1. Atividades Portuárias e o Estágio de Desenvolvimento

De qualquer estudo sobre atividades portuárias brasileiras se depreende que não fosse o ato proibindo a ancoragem das embarcações de outras nacionalidades, baixado pela Coroa Portuguesa em 1605, portanto no início da colonização, e que perdurou por duzentos e noventa e nove anos, certamente o estágio atual de desenvolvimento seria bem melhor.

2.6.2. Alfândega do Rio de Janeiro em 1566

Nos idos de 1566, o Rio de Janeiro ganhava uma Alfândega organizada de extraordinária importância, inclusive do ponto de vista estratégico para o Brasil, contudo, não escapou das conseqüências do fechamento dos portos em termos de crescimento.

2.6.3. Fim do Ostracismo dos Portos Brasileiros

Mas foi somente com a chegada da Família Real a Salvador, no dia 22 de janeiro de 1808, que o então Príncipe Regente Dom João VI selou formalmente o fim desse período de ostracismo com a expedição da Carta Régia do dia 28 seguinte, desse mesmo mês e ano, determinando a abertura dos portos para as nações amigas, em que pese a capital brasileira já ter sido transferida para o Rio de Janeiro em 1763.

2.6.4. Marco Inicial do Sistema Liberal no País

Trata-se de um ato que se transformou no marco inicial do sistema liberal do comércio exterior brasileiro, envolvendo a exportação de madeira, ouro, riquezas naturais, em contrapartida à importação dos mais variados produtos manufaturados e especiarias, além do tráfego mais intenso de escravos trazidos do Continente Africano.

2.6.5. Abertura Total e Definitiva dos Portos

Seis anos mais tarde, a derrota de Napoleão Bonaparte em abril de 1814 certamente foi o evento que mais estimulou o Príncipe Regente, já instalado com sua Família Real na cidade do Rio de Janeiro, a baixar nova Carta Régia, em 18 de junho desse mesmo ano, estendendo a todas as demais nações, inclusive a França, a faculdade de ancorar suas embarcações nos portos brasileiros, como forma de provocar aquecimento nas operações de comércio exterior.

Não se discute a importância dessas medidas tomadas, o fato é que em termos de desenvolvimento econômico, os avanços foram bastante tímidos e somente passaram a ser sentidos com maior intensidade a partir da Proclamação da Independência, em 07 de setembro de 1822.

2.6.6. Linhas Regulares Nacionais e Internacionais de Navegação

Com a criação da Companhia de Estabelecimento da Ponta da Areia na cidade de Niterói no ano de 1846, pelo Visconde de Mauá, intensificou-se a navegação de cabotagem pela costa brasileira de forma mais organizada, além da instalação de linhas internacionais em direção às regiões sul e norte do Continente Americano e também Europa.

“As primeiras linhas regulares de navegação entre o Brasil e o Velho Mundo, a partir de 1850, convidam à construção de cais nos Portos do Rio de Janeiro, Bahia, São Luís do Maranhão, Recife, Cabedelo e as docas de Belém do Pará, que até então operavam como pontos de um precário desembarque.

*No Rio de Janeiro, as novas infraestruturas portuárias nascem em solidariedade com as primeiras estradas de ferro, como a Pedro II”.*⁵⁷

2.6.7. Construção de Docas e Armazéns

A incumbência de contratar empresas para a construção de docas e armazéns foi atribuída⁵⁸ ao Governo do Rio de Janeiro, bem como de, na sequência, habilitá-las para explorar essas atividades como concessionárias do serviço público, por um período de noventa anos, o que acabou se convertendo efetivamente num passo importantíssimo para aquela que viria se transformar na primeira reforma estrutural dos portos brasileiros.

Os resultados práticos dessa medida sempre demonstraram ser insatisfatórios, até porque a parte estrutural desse grande porto brasileiro continua muito aquém do que se espera de uma das maiores economias do planeta, que se mantém como um gigante adormecido com vocação latente de potência mundial, levando seus cidadãos a desacreditar na esperança de uma solução em sintonia com o desenvolvimento nacional.

O momento é oportuno para lembrar a luminar expressão cunhada no sentido de que *“a esperança não é a convicção de que as coisas vão dar certo, mas a certeza de que as coisas têm sentido, como quer que venham terminar”*.⁵⁹

NOTAS DE RODAPÉ

1 - KAPPEL, Raimundo Furtado. MARONE, Eduardo. SOARES, Carlos Roberto. ALBUQUERQUE, Marília G. de. *Os Portos Brasileiros Frente à Ciência, Tecnologia e Inovação: Um novo desafio para a sociedade*. Disponível em: http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm
Acesso em: 16 de março de 2009.

2 - SIMAS, Hugo Gutierrez. *Compêndio de Direito Marítimo Brasileiro*. São Paulo: Editora Saraiva, 1938, p. 09.

3 - CASTRO JR, Osvaldo Agripino de. *Introdução ao Direito Marítimo*. In: *Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional*. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2004, v. I, p. 101/136.

4 - SAMPAIO DE LACERDA, J.C. *Curso de Direito Comercial Marítimo e Aeronáutico: Direito privado da navegação*. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos S/A., 1957, p. 53.

5 - ALLCHIN, Bridget y Raymond. *The birth of Indian Civilization. India and Pakistan before 500 B.C*. Penguin Books India, New Delhi: 1993.

- 6 - ALLCHIN, Bridget. *As Origens Históricas da Índia - Harappa e Mohenjo-daro - in Índia Antiga*. São Paulo: Editora Abril Cultural, 1998.
- 7 - Animista é representação da crença de que tanto as plantas como os objetos estáticos e os fatos da natureza possuem alma, e por isso eram venerados por algumas civilizações antigas.
- 8 - BARSÁ, Grande Enciclopédia. São Paulo: 3ª edição, 2004, pp. 59-60.
- 9 - PUNJAB. Expressão formada por 'panj' vinda do persa significando *cinco*, tendo acrescentada 'āb' como denominação de *Água*, resulta em *Terra dos cinco rios*, denominados *Jhelum, Chenab, Ravi, Beas e Sutlej*, na condição de afluentes do principal que é o Rio Indo.
- 10 - INDO, Civilização do Vale do Rio. Cidade do Porto: Porto Editora 2003 - 2008.
- 11 - URANTIA, Foundation. *O Livro de Urântia*. Editora Urântia Foundation, parte II, doc. 77, em português, 1ª edição, 2007, pp. 859 e 860.
- 12 - Grifamos.
- 13 - ALLCHIN, Bridget. *As Origens Históricas da Índia - Harappa e Mohenjo-daro - in Índia Antiga*. São Paulo: Editora Abril Cultural, 1998.
- 14 - Disponível em: http://www.tiosam.net/enciclopedia/?q=Dilmun#Dilmun_no_Livro_de_Ur.C3.A2ntia: Acesso em: 16 de março de 2009.
- 15 - ALLCHIN, Bridget. *As Origens Históricas da Índia - Harappa e Mohenjo-daro - in Índia Antiga*. São Paulo: Editora Abril Cultural, 1998.
- 16 - Disponível em: http://www.arq.ufsc.br/arg5661/trabalhos_2004-2/arg_navai/historico.htm Acesso em: 16 de março de 2009.
- 17 - MARROCOS, Reino de. (*Al mamlaka al - Maghrebiya*). Disponível em: http://www.douane.gov.ma/Histoire_douane/HISTORIQUE2.htm Acesso em: 16 de março de 2009.
- 18 - BIBLOS, Cidade de. Está situada a 45 quilômetros ao norte de Beirute na orla do Mar Mediterrâneo, tem sua origem mais remota atribuída a um povoado construído no período neolítico por volta de 5000 anos a.C. que veio se tornar conhecida como a mais antiga cidade fenícia do mundo, a denominaram *Gebal (antiga Gubla)*, enquanto pelos Egípcios *Keben e Kepen*. Suspeita-se que o nome *Biblos* tenha sido colocado pelos Gregos em função da importação do *byblos*, também conhecido como *papiro egípcio*. Atualmente, tem o nome árabe de *Jubayl*.
- 19 - SIDON, Cidade de. Significa saída, fundada pelos fenícios, é a terceira maior do Líbano, situada 48 quilômetros ao sul de Beirute na costa do Mediterrâneo, além de ser considerada a mais misteriosa cidade daquele país, há evidências de ter sido habitada a partir de 4000 a.C.
- 20 - TIRO, Cidade de. Fundada pelos fenícios, quer dizer "rocha", atualmente é a cidade de Sur, distante 30 quilômetros de Sidon, orla do mediterrâneo. Nela concentravam-se os maiores armazéns, e foi de onde partiram os primeiros navegadores fenícios em busca de novas conquistas territoriais e marítimas.
- 21 - BEIRUTE, Cidade de. Antiga Bérius, é uma das mais importantes fundadas pelos fenícios por volta de 4000 a. C., citada em inscrições do século XIV a.C., tendo sido arrasada por um terremoto em 551 a.C. Abriga o maior porto da parte ocidental do Mar Mediterrâneo, designada como capital do Líbano pelos franceses em 1920.
- 22 - CARTAGO, Cidade de. Fundada no século IX a.C pelos fenícios procedentes de Tiro, destruída total e definitivamente pelo exército romano na terceira e última Guerra Púnica, resume-se atualmente em algumas ruínas de um bairro na parte leste da cidade norte-africana de Túnis, capital da Tunísia.
- 23 - UTICA, Cidade de. Antiga Vila portuária no Golfo de Túnis às margens do Mar Mediterrâneo, distante 32 quilômetros da capital tunisiana. Sobre ela recai a suspeita de ter sido a primeira cidade fundada pelos fenícios ao norte da África, por volta de 1110 a.C. Floresceu economicamente até ser apagada por Cartago, que avançou para o sudeste. Desempenhou relevante papel durante as três Guerras Púnicas entre Roma e Cartago. Há indícios de que por ter se apresentado a Roma logo no início da Terceira guerra púnica (149-146 a.C.), foi recompensada com grande parte do território cartaginês, além de elevada à condição de capital da província romana do norte da África. Suspeita-se que o local exato de

sua fundação tenha sido na foz do rio Mekjerda nas margens do Mar Mediterrâneo, tornando-se a primeira colônia fenícia efetivamente instalada nessa região. Disponível em: http://uk.encarta.msn.com/encyclopedia_761567587/Utica.html Acesso em: 16 de março de 2009.

24 - MOTYA, Cidade de. Fundada pelos fenícios no século VIII a.C. é hoje uma cidadezinha italiana na região extremo ocidental da Sicília, denominada atualmente Mozia. Estrategicamente construída numa pequena ilha no interior de uma lagoa, onde naquela época somente poderia ser alcançada por barcos. Foi conquistada pelos romanos durante a primeira guerra púnica no período de 264 a 241 a.C., a exemplo do que ocorreu com o território da Sicília. Disponível em: <http://www.livius.org/mo-mt/motya/motya1.html> Acesso em: 16 de março de 2009.

25 - NOVO AURÉLIO. *Dicionário da Língua Portuguesa Século XXI*. Versão 3.0, Editora Nova Fronteira: Antiga máquina de guerra para abater muralhas.

26 - NOVO AURÉLIO. *Dicionário da Língua Portuguesa Século XXI*. Versão 3.0, Editora Nova Fronteira: Peça estrutural básica do casco de uma embarcação, disposta na parte mais baixa do seu plano diametral, em quase todo o seu comprimento, e sobre a qual assentam as cavernas, a roda de proa e o cadaste.

27 - POENI, Povo. Nome pelo qual os fenícios cartagineses eram chamados pelos romanos.

28 - EGITO, República Árabe do. (*Al-Jumhuriya Misr al - Arabiya*). Disponível em: <http://www.suapesquisa.com/egito/> Acesso em: 16 de março de 2009.

29 - POPYRUS, Cyperus. É uma expressão latina para denominar uma planta egípcia da família das ciperáceas, da qual era extraído o material para a confecção do papel para a escrita dos egípcios, gregos e romanos entre os anos 3000 a.C. e 500 d.C.

30 - Disponível em: <http://portuguese.cri.cn/152/2007/11/21/1@79294.htm> Acesso em: 16 de março de 2009.

31 - CHINA, República Popular da. (*Zhonghua Renmin gongheguo*). Disponível em: <http://www.mundoeducacao.com.br/china/origens-civilizacao-chinesa.htm> Acesso em: 16 de março de 2009.

32 - DRAKAR, Navio dragão ou. Embarcação comprida utilizada pelos Vikings, geralmente movida a remos e ocasionalmente por uma vela redonda, contendo uma proa em formato da cabeça de um dragão e na popa um apêndice correspondente à sua cauda.

33 - VIKINGS. Povos que habitavam a Península da Escandinávia, ao extremo norte da Europa, nos tempos medievais, também chamados de normandos pelos franceses e italianos na Idade Média. Palavra que se origina do normando “vik”, significando mais provavelmente “homens do norte”. Disponível em: <http://www.suapesquisa.com/historia/vikings/> Acesso em: 16 de março de 2009.

34 - Conselho da Comunidade Luso-Brasileira do Estado de São Paulo. Disponível em: http://www.cclb.org.br/noticias/mai08/mai01_00.htm Acesso em: 16 de março de 2009.

35 - ROUEN. Às margens do Rio Sena e LA ROCHELLE no Atlântico norte são cidades francesas. BARCELONA e VALÊNCIA na orla do mar Mediterrâneo na Espanha. YPRES e ANTUÉRPIA na Bélgica. LONDRES na Inglaterra.

36 - HENRIQUE, Dom. Nascido em 1394 na cidade do Porto em Portugal, para onde voltou em 1415, é filho de Dom João I e de Dona Filipa de Lencastre.

37 - CEUTA, Cidade de. *Sebta* em árabe. É dotada de autonomia, e funciona como um enclave da Espanha na fronteira com Marrocos, no continente africano junto ao Estreito de Gibraltar, além de funcionar como ponto estratégico para o controle da navegação entre o Mediterrâneo e o Atlântico, assim como das riquezas em trânsito, para os diversos povos que sucessivamente a dominaram.

38 - PORTO, Turismo. Disponível em: <http://www.portoturismo.pt/index.php?m=1&s=4&cron=2&tipo=1> Acesso em: 16 de março de 2009.

39 - ASTROLÁBIO. É instrumento antigo utilizado para orientação dos navegadores ao medir a altura dos astros partindo da linha do horizonte, que foi inventado por Hiparco, pai da astronomia e trigonometria, enquanto Ptolomeu o compreendia como aquele possuidor de

esfera armilar, resultante de uma combinação com o globo celeste que era feita pelos árabes, e se tornou conhecido por *Astrolábio esférico*. Nada mais é do que um *Astrolábio planisférico*, simplificado para possibilitar uma projeção estereográfica polar da esfera celeste sobre determinado plano. Disponível em: <http://www.ancruzeiros.pt/anci-astrolabio.html> Acesso em: 16 de março de 2009.

40 - BÚSSOLA. Também denominada *agulha* pelos navegadores, foi criada sob o fundamento de que o ferro natural ou artificialmente magnetizado deve se orientar segundo a direção do campo magnético da Terra. Trata-se de uma invenção chinesa utilizada para localizar os pontos cardeais, especialmente Norte para eles, dada a importância que representava para sua cultura, uma vez que deveria o Imperador sentar-se ao trono do palácio com olhar voltado para o Sul.

41 - Conselho da Comunidade Luso-Brasileira do Estado de São Paulo. Disponível em: http://www.cclb.org.br/noticias/mai08/mai01_00.htm Acesso em: 16 de março de 2009.

42 - LA FRONTERA, Palos. Cidade espanhola situada na Província de Huelva na Andaluzia, nas proximidades da foz do Rio Tinto com o Golfo de Cádiz ao Sul do país, fronteira com Portugal.

43 - NASSOU, Alberto Cury. *A Verdadeira história sobre a descoberta das Américas*. São Carlos - SP: Revista Eletrônica de Ciências, Universidade de São Paulo, nº 19, 2003.

44 - LA FRONTERA, Palo de. Disponível em: <http://huelva.costasur.com/pt/palos-de-la-frontera.html> Acesso em: 16 de março de 2009.

45 - NOVO AURÉLIO. *Dicionário da Língua Portuguesa Século XXI*. Versão 3.0, Editora Nova Fronteira.

46 - PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*, São Paulo: Brasiliense - Publifolha, 2000.

47 - MORAES, Isaac Ribeiro de. Universidade Católica de Santos - UNISANTOS. *Cidades Portuárias Sustentáveis: Integração porto/cidade, veículo para a sustentabilidade* (monografia). Santos-SP: 2008.

48 - Disponível em: <http://www.geocities.com/zumbi2000/portos.htm>. Acesso em: 16 de março de 2009.

49 - Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/kids/historia.html> Acesso em: 16 de março de 2009.

50 - Ato formal que representa a instalação de uma das primeiras Alfândegas no Brasil, como repartição de uma Aduana com sede ainda em Lisboa.

51 - GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, p. 24.

52 - Decreto Imperial nº 9.979, de 12 de junho de 1888.

53 - WEINSCHENCK, Guilherme Benjamin. Engenheiro que conduziu essa fase de construção e modernização do Porto de Santos.

54 - NASMITH, navio. Foi registrado no dia 02 de fevereiro de 1892, como o primeiro veículo desse porte a ter sua atracação autorizada no Porto de Santos, na condição do primeiro organizado do País.

55 - SANTOS, Porto de. Disponível em: <http://www.portodesantos.com/dados/historico-do-porto.html> Acesso em: 16 de março de 2009.

56 - VERACRUZ, Porto de. Disponível em: <http://members.tripod.com/adonisw/portoveracruz.htm> Acesso em: 16 de março de 2009.

57 - SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI*, Rio de Janeiro: Editora Record, 2001, p. 33.

58 - Decreto Imperial nº 1.746, de 13 de outubro de 1869.

59 - RAVEL, Václav. Dramaturgo e Ex-Presidente da extinta República Tchecoslováquia.