



MARINHA DO BRASIL  
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA  
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



**GERALDO BEZERRA DE LIMA COSTA**



# A IMPORTÂNCIA DA MARINHA MERCANTE NOS CONFLITOS

RIO DE JANEIRO  
2013

# **A IMPORTÂNCIA DA MARINHA MERCANTES NOS CONFLITOS INTERNACIONAIS**

**GERALDO BEZERRA DE LIMA COSTA**

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.

**Orientadora: Claudia Correia de Matos**

Rio de Janeiro  
2013

# **A IMPORTÂNCIA DA MARINHA MERCANTES NOS CONFLITOS INTERNACIONAIS**

**GERALDO BEZERRA DE LIMA COSTA**

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 Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Orientadora: Claudia Correia de Matos**

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à minha família por toda confiança e energia passada para mim nos momentos de necessidade, agradeço à minha orientadora pela paciência e dedicação apresentada durante a execução desta monografia e, finalmente, agradeço aos meus amigos por todo o apoio e força que foram fundamentais para a conclusão deste curso.

Dedico este trabalho à minha irmã, Nara, companheira de todos os momentos e exemplo de dedicação. Ao meu pai, Rogério, pelo exemplo de força e pelo suporte oferecido até hoje a fim da minha melhor formação. A minha mãe, Tânia, principal responsável pela minha criação e formação do meu caráter.

## **RESUMO**

A Marinha Mercante vem mostrando sua importância como recurso logístico e militar ao longo da história da humanidade. Desde o povo fenício, que foi a primeira civilização a utilizar o meio marítimo de forma relevante para o seu progresso, às Grandes Navegações, cujos pioneiros desbravaram águas até então desconhecidas, estabelecendo uma nova Era, já a Primeira Guerra Mundial, deu-se principalmente devido a disputas territoriais e à corrida pelo desenvolvimento armamentista e tecnológico. Por fim, a Segunda Guerra Mundial, o maior conflito já realizado, que contou com a ação indispensável da Marinha Mercante, que perdeu alguns navios atacados tanto no território brasileiro quanto em mares ao redor do mundo, mostrando a bravura dos tripulantes, que, apesar dos riscos e das dificuldades, não deixaram de empenhar seu papel com coragem e patriotismo.

**Palavras-chave:** Marinha Mercante. Conflitos. Comércio. Humanidade. História.

## **ABSTRACT**

The Merchant Navy is giving logistic and military resource from the human history. Since the Phoenician people that was the first civilization to use the sea as a means of progress, to the Big Navigations, those navigate around the world by unknown waters, establishing a new Age. The First World War happened because of territory, technologic and military development battle. Finely the Merchant Navy had a very important participation in the Second World War, the biggest conflict already done. Some Ships were attacked into the Brazilian territory, as good as, in international waters, despite the hardness and dangerous the crew showed brave and Patriotism, not stop working any time for the good of the Nation.

**Key words:** Merchant Marine. Battles. Trade. Humanity. History.

## SUMÁRIO

	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>8</b>
<b>1</b>	<b>Povos antigos: os Fenícios</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>As grandes navegações</b>	<b>14</b>
<b>3</b>	<b>Primeira Guerra Mundial</b>	<b>20</b>
<b>4</b>	<b>Segunda Guerra Mundial</b>	<b>23</b>
<b>5</b>	<b>Navios atacados durante a Segunda Guerra</b>	<b>28</b>
<b>5.1</b>	<b>Navios atacados fora do Brasil</b>	<b>28</b>
<b>5.1.1</b>	<b>Navio Buarque</b>	<b>28</b>
<b>5.1.2</b>	<b>Navio Piave</b>	<b>29</b>
<b>5.2</b>	<b>Navios atacados em território nacional</b>	<b>30</b>
<b>5.2.1</b>	<b>Navio Baependi</b>	<b>30</b>
<b>5.2.2</b>	<b>Navio Campos</b>	<b>31</b>
	<b>Considerações Finais</b>	<b>32</b>
	<b>Referências Bibliográficas</b>	<b>33</b>

## INTRODUÇÃO

Esta monografia tem como objetivo mostrar a importância da Marinha Mercante no decorrer da história, desde as primeiras civilizações até a atualidade, atuando de forma crucial nos conflitos internacionais. Começaremos pelos fenícios, conhecidos como os povos mercantes. Abordaremos também a importância das Grandes Navegações e concluiremos com a Segunda Guerra Mundial, mostrando alguns dos navios mercantes brasileiros atacados durante esse grande conflito.

O conceito de “conflito” ou “guerra” nada mais é do que o confronto de interesses de dois ou mais grupos envolvendo a disputa de um bem comum, no qual cada parte utiliza-se de todo o conhecimento e toda a tecnologia disponível para derrotar os adversários. Trocas culturais ocorreram juntamente com as guerras, por meio das dominações dos povos, proporcionando o crescimento dos vencedores, em detrimento dos derrotados, escrevendo assim a história do Homem.

As relações de comércio transformaram-se no motivo causador de vários confrontos. As melhores terras, os recursos e os preços tornaram-se objetos de cobiça, de forma que o produto em si não seria suficiente, e sim o uso que dele se faria. O transporte de produtos para as diversas regiões era fator preponderante na determinação de seu real valor. Ao longo do tempo, percebeu-se intuitivamente que o transporte fluvial e marítimo era a opção mais barata e viável.

O domínio dos rios e mares passou a ser um dos grandes objetivos das guerras; a utilização de navios de comércio para suprir exércitos tornou-se comum, posicionando a atuação dos mercantes entre o sustento das nações nas águas seguras e a tentativa da conquista de novos mercados em territórios litigiosos. Para que seja possível definir o modo como a Marinha Mercante atuou nos conflitos históricos, faz-se necessário definir os próprios conflitos e, de uma maneira mais profunda, os povos que os protagonizaram, aproximando-se mais das características culturais, sociais e políticas que dos detalhes bélicos.

No Capítulo I se discorrerá a respeito da Fenícia, cujo ápice foi de 1200 a.C. a 300 a.C., uma civilização antiga com notável importância marinha, indicada por muitos historiadores como sendo o berço da Marinha Mercante, destacando-se no comércio marítimo da época, também colonizando e dominando territórios no Mediterrâneo, utilizando-se do meio naval para obter riqueza e poder.

No Capítulo II se discorrerá a respeito das Grandes Navegações dos séculos XV e XVI, indicando o que levou as grandes potências da época a fazer essa exploração marítima e navegar por mares até então desconhecidos, as grandes descobertas e as consequências que essas ações tiveram na história econômica e política dessas potências.

No Capítulo III se discorrerá a respeito da Primeira Guerra Mundial, que ocorreu no início do século XX, apontando os acontecimentos que iniciaram esse conflito e as motivações que algumas nações tiveram para entrar em guerra.

No Capítulo IV se discorrerá a respeito da Segunda Guerra Mundial, que ocorreu em meados do século XX, o maior conflito da história da Humanidade, que teve início a partir de invasões feitas por algumas nações que desejavam ampliar seu território e que terminou de forma trágica e sangrenta.

No Capítulo V serão citados alguns navios mercantes brasileiros que foram bombardeados durante a Segunda Guerra Mundial, mostrando dados e detalhes referentes a essas embarcações.

# CAPÍTULO 1

## Povos antigos: os fenícios

A civilização Fenícia foi uma cultura comercial marítima empreendedora que se espalhou por todo o mar Mediterrâneo durante o período que foi de 1500 a.C. a 300 a.C. Localizada na porção norte da Palestina, ocupando uma estreita área, com aproximadamente 40 km de largura, entre o mar Mediterrâneo e a cadeia de montanhas onde hoje estão localizados o Líbano e parte da Síria, seus habitantes, os fenícios realizavam comércio por meio da galé, um veículo movido a velas e remos.



Não se conhece com exatidão a que ponto os fenícios se viam como uma única etnia; sua civilização estava organizada em cidades-estado, de maneira semelhante à Grécia Antiga; cada uma destas constituía uma unidade política e administrativa independente. Frequentemente entravam em conflito e podiam dominar umas às outras, embora também colaborassem por meio de ligas e alianças.

Os fenícios foram alguns dos maiores comerciantes de seu tempo, e deviam muito de sua prosperidade ao comércio. Inicialmente mantinham relações comerciais apenas com os

gregos, vendendo madeira, escravos, vidro e a púrpura de *Tiro* em pó. Essa célebre tinta de forte cor púrpura era muito usada pela elite grega para colorir suas vestes; o termo fenício vem do grego antigo *phoínios*, que significa “púrpura”. À medida que o comércio e o processo de colonização se espalharam sobre o Mediterrâneo, os fenícios e os gregos parecem ter, inconscientemente, dividido aquele mar em duas partes; os fenícios navegavam pela parte meridional do mar, que posteriormente foi dominada por eles, enquanto os gregos mantinham suas atividades nas costas setentrionais. As duas culturas se confrontavam muito esporadicamente, como na Sicília, que eventualmente foi repartida em duas esferas de influência, a fenícia no sudeste e a grega no nordeste da ilha. Posteriormente os fenícios passaram a vender vinhos para o Egito, onde o clima não permitia o cultivo de vinhas, que pagavam em ouro vindo da Núbia. De outros lugares obtinham diferentes materiais, dos quais talvez os mais importantes sejam a prata, obtida da península Ibérica, e o estanho, da Grã-Bretanha, que era fundido com o cobre vindo do Chipre, criando uma liga metálica mais durável, o bronze.

Os povos originários dessa civilização são os semitas, que saíram do litoral norte do Mar Vermelho e fixaram-se na Palestina, realizando o cultivo de cereais, videiras e oliveiras. O solo montanhoso da Fenícia não era favorável ao desenvolvimento agrícola e pastoril. Logo, o povo fenício percebeu a necessidade de se lançar ao mar. Para complementar a fraca produção agrícola, a pesca por meio de redes e o artesanato também foram atividades por eles desenvolvidas, destacando-se a captura do múrex, marisco da região do qual se extraía o corante púrpura. Os fenícios fundaram um segundo centro de produção de tinta em Mogador, no atual Marrocos. Produtos têxteis de cores brilhantes eram símbolos característicos de riqueza na sociedade fenícia, bem como o vidro.

A proximidade com o mar e o início das trocas agrícolas com os egípcios foram condições favoráveis para que o comércio marítimo se tornasse um dos mais fortes setores da economia fenícia. A região era ainda um ponto de convergência das diversas rotas comerciais feitas por caravanas vindas de vários pontos da Ásia, em direção ao Mar Mediterrâneo. Ao longo da faixa litorânea por eles ocupada surgiram diversas cidades-Estado, como *Arvad*, *Biblos*, *Tiro* e *Sídon*, todas dotadas de bons portos.



O poder político exercido no interior das cidades fenícias costumava ser assumido por representantes de sua elite marítimo-comercial. Tal prática definia o regime político da fenícia como uma *talassocracia*, ou seja, um governo comandado por homens ligados ao mar. Em meados de 1500 a.C., a atividade comercial fenícia intensificou-se consideravelmente, fazendo com que surgisse o interesse pela dominação de outros povos. Em menos de um século, os fenícios dominaram rotas comerciais anteriormente controladas pelos cretenses, ligando a região da Palestina ao litoral sul do Mediterrâneo. A cidade de Tiro foi aquela que mais ampliou sua rede comercial, vindo a buscar produtos na porção norte da África e na Península Ibérica, por volta do século I a.C. Todo esse desenvolvimento mercantil observado entre os fenícios influenciou o domínio e a criação de técnicas de navegação. A astronomia foi um dos campos mais desenvolvidos, em função das necessidades comerciais. Além disso, o alfabeto fonético por eles criado deu origem às línguas clássicas que assentaram as bases do alfabeto ocidental contemporâneo.

Uma liga formada por cidades-estado portuárias independentes, juntamente com outras situadas em ilhas ou ao longo dos litorais do mar Mediterrâneo, era muito apropriada para o comércio entre a região do Levante, rica em recursos naturais, e o resto do mundo antigo. Durante o início da Idade do Ferro, por volta de 1200 a.C., um evento até hoje desconhecido ocorreu, associado historicamente com a chegada de um povo vindo do norte, conhecido como Povos do Mar. Esses povos enfraqueceram e destruíram as civilizações egípcia e hitita, respectivamente; no vácuo de poder que se seguiu à sua chegada, diversas cidades fenícias adquiriram importância como potências marítimas, tornando assim, por séculos, os fenícios a principal potência naval e mercantil da região.

As sociedades fenícias estavam fundamentadas em três bases de poder: o rei, o templo e seus sacerdotes e o conselho de anciãos. *Biblos* foi a primeira cidade a se tornar um centro predominante, a partir de onde os fenícios saíram para dominar as rotas comerciais dos mares Mediterrâneo e Vermelho. Posteriormente, Tiro tornou-se a cidade mais poderosa, estendendo seu domínio sobre a Fenícia até a cidade de Beirute, e conquistou parte da ilha de Chipre, também fundando Cartago, sua colônia mais importante.

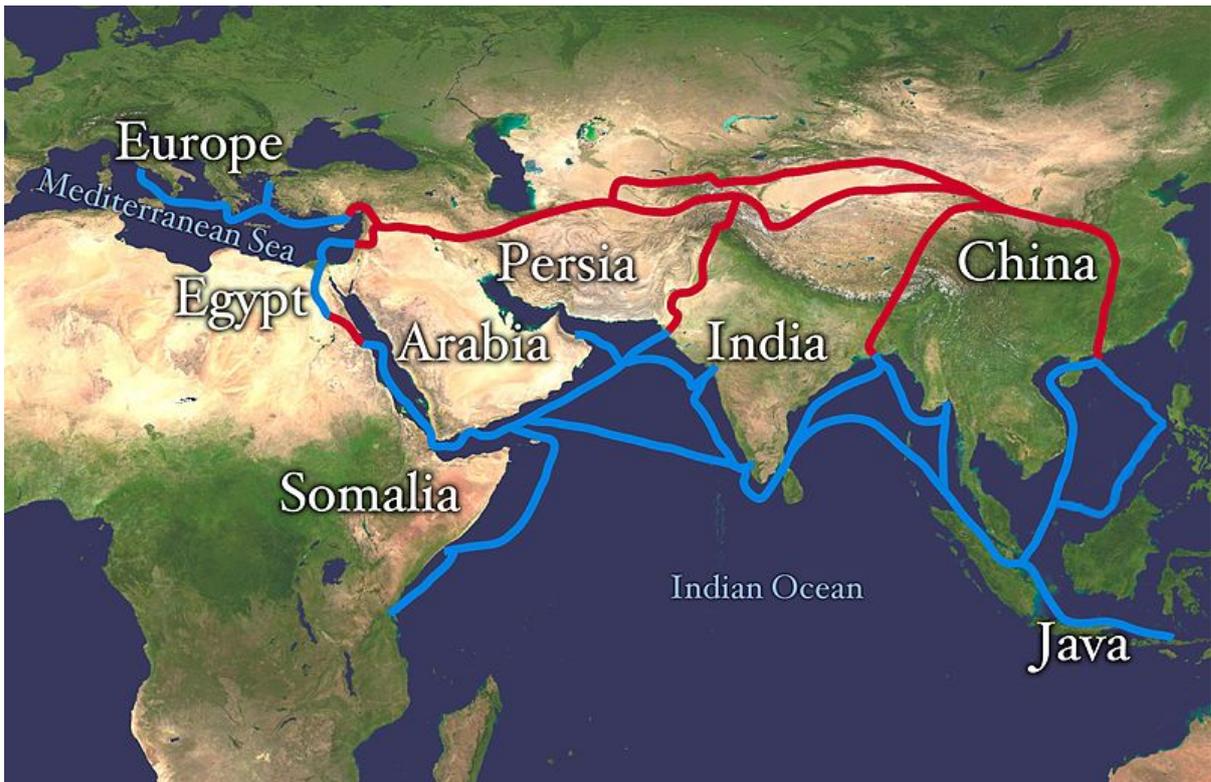
Após o domínio persa, a Fenícia foi dividida em quatro reinos vassalos: *Sídon*, *Tiro*, *Arvad* e *Biblos*. Esses reinos prosperaram, e forneceram frotas navais para os reis persas. A influência fenícia, no entanto, passou a diminuir depois da conquista, com boa parte de sua população migrando para suas colônias, entre elas Cartago, que passou a ser o principal centro de comércio de origem fenícia no Ocidente. Localizada na confluência das principais rotas de caravanas vindas do interior da África, a cidade prosperou e estabeleceu um novo império político e comercial no Mediterrâneo durante o século VI a.C. Sua política era autoritária, contando inclusive com a limitação de rotas comerciais de outros povos e o pagamento de tributos pela utilização de seus portos, proporcionando um desenvolvimento avançado do comércio e mantendo a hegemonia dos descendentes dos fenícios ainda por muito tempo no mar.

## CAPÍTULO 2

### As grandes navegações

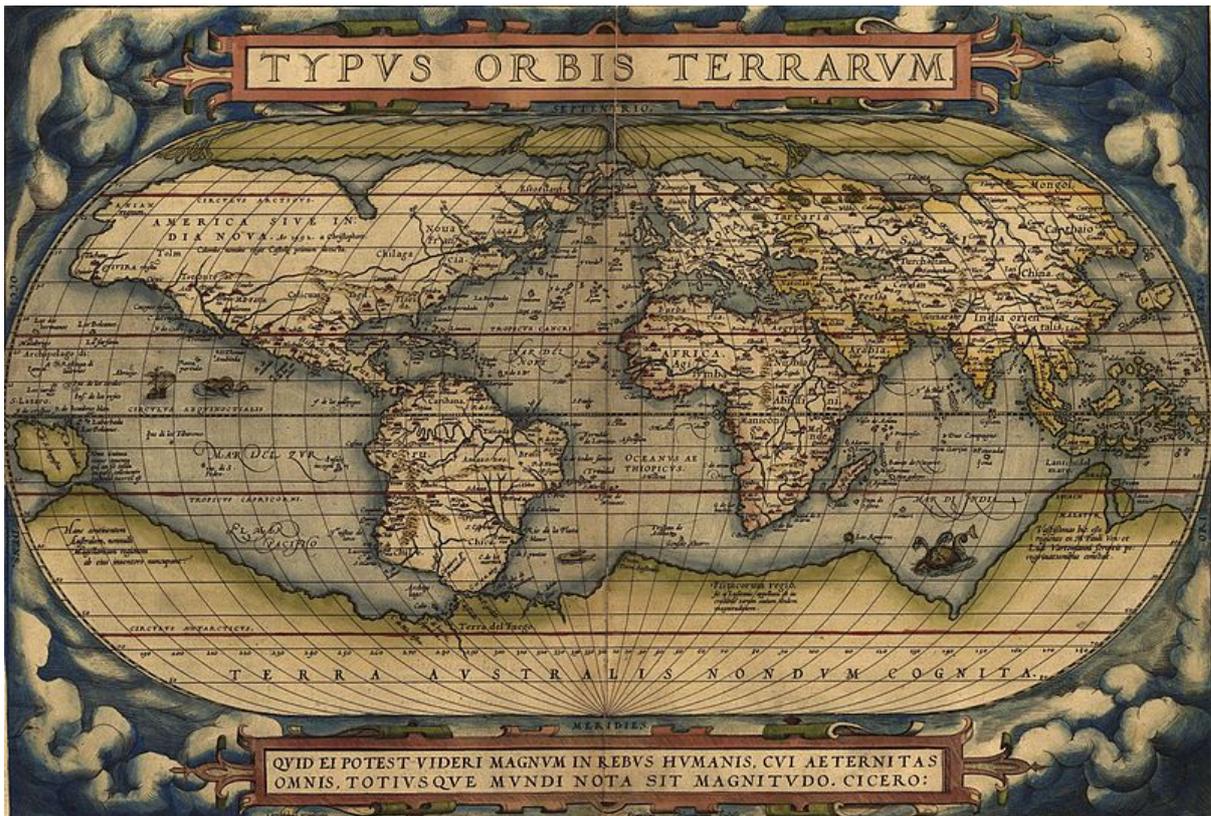
Nessa época, potências marítimas se utilizavam de seus conhecimentos navais para explorar e estabelecer comércio com outras terras, e o que levou essas potências à busca de novas rotas de navegação. Tem-se o período das Grandes Navegações.

Os europeus tinham conhecimentos remotos sobre o continente Asiático, vindos de relatos parciais, muitas das vezes obscurecidos por lendas, ainda dos tempos das explorações de Alexandre, o Grande, e dos seus sucessores. Outra fonte eram relatos árabes do tempo da ocupação cristã da Palestina e dos reinos cristãos da altura das cruzadas. Pouco era conhecido para lá da Anatólia e do mar Cáspio, regiões bárbaras nos limites, sítios dos últimos cristãos “civilizados”. O continente africano era conhecido parcialmente, não se sabia o seu limite ao Sul, ou sequer se haveria esse limite, existindo apenas relatos de grandes reinos africanos para lá do Saara, sendo o conhecimento real dos europeus da costa mediterrânica e pouco mais, já que o bloqueio árabe não permitia explorações mais aprofundadas, senão a dos contatos com os escravos negros vendidos na Europa. O conhecimento da costa africana atlântica era remoto e provinha essencialmente de mapas antigos e de relatos de um tempo estranho e distante em que os romanos chegaram a explorar a Mauritânia. Do Mar Vermelho, sabia-se da sua existência e pouco mais, sendo que só com o desenvolvimento dos laços comerciais das repúblicas marítimas italianas, Génova e Veneza principalmente, se começou a verdadeira exploração dessa região.



As importantes rotas comerciais da seda e das especiarias foram bloqueadas pelo Império Otomano em 1453 com a queda de Constantinopla, o que motivou a procura de um caminho marítimo pelo Atlântico, contornando a África.

Era do descobrimento é a designação dada ao período da história que decorreu entre o século XV e o início do século XVII, durante o qual os europeus exploraram intensivamente o globo terrestre em busca de novas rotas comerciais. Os historiadores geralmente referem-se à “era dos descobrimentos” como as explorações marítimas pioneiras realizadas por portugueses e espanhóis entre os séculos XV e XVI, que estabeleceram relações com África, América e Ásia, em busca de uma rota alternativa para as Índias, movidos pelo comércio de ouro, prata e especiarias. Essas Explorações no Atlântico e Índico foram seguidas por outros países da Europa. França, Inglaterra e Países Baixos exploraram as rotas comerciais portuguesas e espanholas até o oceano Pacífico, chegando à Austrália, em 1606, e à Nova Zelândia, em 1642. A exploração europeia perdurou até realizar o mapeamento global do mundo, resultando numa divisão global e no contato entre civilizações distantes, alcançando as fronteiras mais remotas muito mais tarde, já no século XX.



A era dos descobrimentos marcou a passagem do feudalismo da Idade Média para a Idade Moderna, com a ascensão dos estados-nação europeus. Durante esse processo, os europeus encontraram e documentaram povos e terras nunca antes vistos. Juntamente com o Renascimento e a ascensão do humanismo, o descobrimento foi um importante motor para o início da modernidade, estimulando a pesquisa científica e intelectual. A expansão europeia no exterior levou ao surgimento dos impérios coloniais, com o contato entre o Velho e o Novo Mundo a produzir o chamado “intecâmbio colombiano”, que envolveu a transferência de plantas, animais, alimentos e populações humanas (incluindo os escravos), doenças transmissíveis e culturas entre os hemisférios ocidental e oriental num dos mais significativos eventos globais da ecologia, agricultura e cultura histórica.

Após sucessivos progressos na exploração empreendida por Portugal ao longo da Costa Africana rumo ao sul, um novo limite viria a ser superado. Em 1488, Bartolomeu Dias chegou ao Cabo da Boa Esperança, definindo mais nitidamente a possibilidade de uma rota para o Oriente. Dez anos mais tarde, o navegador Vasco da Gama chegou à cidade indiana de Calicute e voltou a Portugal com embarcações cheias de especiarias, restabelecendo assim a rota comercial fechada há quase meio século. Enquanto Portugal despontava em sua expansão marítima, a Espanha se envolvia no processo de expulsão dos mouros da Península Ibérica. O fim da chamada Guerra de Reconquista possibilitou a inserção dos espanhóis na corrida de

expansão ultramarina. Atraída pelo projeto do navegador genovês Cristóvão Colombo, a Espanha decidiu financiar a expedição do explorador italiano, em 1492. De acordo com o plano de Colombo, seria possível alcançar-se o Oriente navegando-se pelo Ocidente. A partir dessa aventura marítima, a Coroa Espanhola descobre o continente americano, inaugurando uma nova fase de exploração econômica, praticando em suas colônias um forte bloqueio comercial que impedia qualquer outro país de realizá-lo em seus territórios. A composição de sua marinha era mista, não havendo distinção clara entre navios de guerra e mercantes, o que contribuiu para uma rápida e eficiente dominação de colônias e para a formação da “Invencível Armada”, conhecida pela sua habilidade em batalha e pela grande quantidade de navios.

Depois da chegada de Colombo às “Índias Ocidentais”, uma divisão da zona de influência tornou-se necessária para evitar futuros conflitos entre espanhóis e portugueses. Isso foi resolvido em 1494, com a assinatura do Tratado de Tordesilhas que “dividia” o mundo entre as duas potências da época, Portugal e Espanha.

Estabelecida a rivalidade entre Portugal e Espanha, ambos os reinos buscaram assinar tratados definidores das regiões a serem exploradas de maneira exclusiva. Em 1493, a *Bula Intercoetera* estabeleceu as terras a 100 léguas de Cabo Verde como região de posse portuguesa. No ano seguinte, Portugal solicitou o alargamento das fronteiras para 370 léguas de Cabo Verde. Essa revisão abre uma discussão sobre a possibilidade de navegadores portugueses já conhecerem terras ao sul do continente americano. Ao longo do século XVI, outras nações questionaram o monopólio ibérico, realizando invasões ao continente americano e praticando a pirataria.

Entre os séculos XVI e XVIII, as nações que se destacaram como potências marítimas foram Portugal, Espanha, Holanda, França e Inglaterra, que formaram alianças temporárias entre si, regidas pelos próprios interesses. Além da marinha de guerra, pertencente ao rei, havia a marinha mercante, a de pesca e a exploratória, destinada a descobertas e conquistas. Os navios do rei e os mercantes eram providos de canhões, transportavam mercadorias e passageiros civis e militares, e a tripulação se revezava entre os dois tipos de marinha. Havia também a marinha de pirataria (destinada à apropriação de navios de outras nações) e a de corso, com função semelhante, porém com autorização do governo de seu país de origem para atacar embarcações de apenas um único inimigo, realizando pilhagens e fazendo as tripulações prisioneiras.

As características das explorações marítimas e das viagens de colonização exigiam que os navios fossem capazes de atender a diversos requisitos, como a defesa da carga, a

realização da viagem no menor tempo possível e a manobrabilidade para escapar de inimigos. Dessa forma, a construção naval para a guerra e para o comércio teve um grande salto, pois buscou a tecnologia de diversos cantos da Europa, o que resultou em navios que possuíam vários tipos de vela ou grupos de remadores, sendo esses navios capazes de realizar diversas manobras em qualquer situação de vento ou de corrente.

No contexto da economia mercantilista das grandes navegações, pode-se notar que os ingleses não contavam com as vantagens desfrutadas por seus demais concorrentes comerciais. Por um lado, não tinham à sua disposição um grande império colonial (como os portugueses e espanhóis) que pudesse lhes gerar divisas em curto prazo. Por outro, não detinham o conhecimento técnico observado, por exemplo, na tradicional manufatura de luxo francesa. Desse modo, tiveram que empreender outras ações econômicas. O chamado mercantilismo comercial foi uma das grandes marcas da economia britânica nessa época. Nesse tipo de prática econômica, os ingleses empreenderam a construção de uma poderosa frota de navios capaz de navegar por grandes distâncias e conseguir mercadorias no mundo oriental. Basicamente, os comerciantes britânicos atingiam lucro comprando mercadorias a um custo muito baixo e revendendo-as a um valor muito maior. Não raro, também acumulavam lucros com a realização de fretes marítimos.

A incursão dos ingleses no processo de colonização do continente americano conta com determinadas particularidades, diferindo sensivelmente da exploração promovida por portugueses e espanhóis. Entre outras razões, pode-se apontar o processo tardio de colonização, a natureza espontânea da ocupação dos territórios e as características do litoral norte-americano como pontos fundamentais na compreensão da colonização inglesa. No governo da rainha *Elizabeth I* (1558-1603), a Inglaterra despontou na economia mercantilista ao investir na construção de novas embarcações e no comércio marítimo. Nesse contexto, a pirataria tornou-se uma importante fonte de lucros, sustentada no assalto de navios espanhóis que saíam do Caribe com destino à Europa, prática essa incentivada pela Coroa Britânica. Nesse mesmo período, houve a tentativa de empreender a colonização de região norte-americana com a organização de três expedições comandadas por *Walter Raleigh*. Com o passar do tempo, o desenvolvimento da economia comercial inglesa incentivou a criação das chamadas companhias de comércio, entre as quais se pode destacar: a dos Mercadores Aventureiros, a Companhia das Índias Orientais, a do Levante, e a Companhia da Moscóvia.

Na medida em que fundou alguns entrepostos comerciais e conquistou algumas colônias, tais como *Bombaim* (Índia), Antilhas, Pérsia (atual Irã) e América do Norte, o mercantilismo inglês ampliou seus ganhos e fronteiras. Seus afamados artigos têxteis, o

alúmen e o papel eram apenas alguns dos produtos britânicos que fizeram grande sucesso no mercado exterior. Paralelamente, deve-se salientar as ações jurídicas que também influíram na expansão do mercantilismo inglês. No ano de 1651, *Oliver Cromwell* instituiu o “Ato de Navegação”, no qual todas as mercadorias europeias só poderiam chegar ao país em embarcações inglesas ou do seu verdadeiro país de origem, incentivando o comércio marítimo britânico e evitando o encarecimento de produtos por ação de atravessadores. Já em 1660, um novo ato estabeleceu que o capitão e três quartos de todas as embarcações deveriam ser de origem inglesa. O triunfo dessas ações econômicas acabou sendo notado pela situação privilegiada que a Inglaterra alcançou já nos séculos XVII e XVIII.

## CAPÍTULO 3

### Primeira Guerra Mundial

Com o passar do tempo, a relação entre os maiores países industrializados transformou-se em uma relação marcada pelo signo da disputa e da tensão. A concorrência pelos territórios imperialistas acabava se acirrando a cada dia. Orientados pela lógica do lucro capitalista, as potências industriais disputavam cada palmo das matérias-primas e dos mercados consumidores mundiais. Um dos primeiros sinais dessa vindoura crise se deu por meio de uma intensa corrida armamentista. Preocupados em manter e conquistar territórios, os países europeus investiam em uma pesada tecnologia de guerra e empreendiam meios para engrossar as fileiras de seus exércitos. A ideologia nacionalista alimentava um sentimento utópico de superioridade que abalava o bom entendimento entre as nações. Um importante fato ligado a esse clima de rivalidade pôde ser observado com o desenvolvimento da chamada “política de alianças”. Por meio da assinatura de acordos político-militares, os países europeus se dividiram nos futuros blocos políticos que conduziram à Primeira Guerra Mundial.

A causa imediata do início das hostilidades foi a tensão entre a Áustria-Hungria e a Sérvia devido ao assassinato do arquiduque Francisco Ferdinando de *Habsburgo*, herdeiro do trono austro-húngaro, cometido em *Sarajevo* no dia 28 de junho de 1914, por um nacionalista sérvio. Entretanto, os verdadeiros fatores determinantes do conflito foram o espírito nacionalista que crescia por toda a Europa, a rivalidade econômica e política entre as diferentes nações, o processo de militarização e a corrida armamentista que caracterizaram a sociedade internacional dos últimos anos do século XIX, raiz da criação de dois sistemas de alianças que se diziam defensivas: a Tríplice Aliança e a Tríplice Entente. A primeira nasceu do pacto firmado entre a Alemanha, Áustria-Hungria e Itália contra a ameaça de ataque da França. A Tríplice Entente era a aliança entre a Grã-Bretanha, França e Rússia para contrabalançar a Tríplice Aliança.

Do ponto de vista tático, as guerras do século XX basearam-se no enfraquecimento econômico das nações inimigas para promover de maneira mais fácil a sua dominação, numa tentativa de encurtar a duração dos conflitos, tomando os chamados “pontos de estrangulamento”, passagens obrigatórias de rotas comerciais (sobretudo marítimas) de recursos considerados estratégicos, como alimentos, minérios e combustíveis. Em uma das campanhas mais custosas e trágicas da I Guerra Mundial, as forças britânicas, francesas,

australianas e neozelandesas desembarcaram em *Gallípoli*, a 25 de abril de 1915, para tentar invadir a Turquia e capturar um desses pontos de estrangulamento, o estreito de *Dardanelos*. A ineficácia do comando aliado e a resistência dos turcos, comandados por *Mustafá Kemal* (o futuro presidente da Turquia, *Kemal Atatürk*), provocou um cruel confronto. As baixas de ambos os lados atingiram mais de 50% das tropas destacadas. As divisões aliadas viram-se duramente enfraquecidas militarmente, forçando o processo de retirada, realizada entre os meses de dezembro de 1915 e janeiro de 1916.

As batalhas foram travadas principalmente no interior dos continentes, mais especificamente nas regiões de fronteira, e foram marcadas por novas táticas de combate e utilização de novas tecnologias de guerra, vindo essa Guerra a ser conhecida como “Guerra das Trincheiras”. Entretanto, o conflito ganhou proporções globais quando a Alemanha anunciou, em janeiro de 1917, que recorreria à guerra submarina. Em 3 de fevereiro, os Estados Unidos romperam relações diplomáticas com a Alemanha, declarando, em 6 de abril, guerra a este país, devido ao naufrágio de diversos navios mercantes. Para enfrentar o conflito, enviou para a Europa a chamada Força Expedicionária Americana (AEF), frente a qual se encontrava o general *John Pershing*. Várias nações latino-americanas, entre elas Peru, Brasil e Bolívia apoiariam esta ação. O naufrágio de alguns navios brasileiros levou o país, em 26 de outubro de 1917, a participar da guerra, enviando uma divisão naval em apoio aos aliados. Aviadores brasileiros participaram do patrulhamento do Atlântico, navios do Lloyd Brasileiro transportaram tropas americanas para a Europa e, para a França, foi enviada uma missão médica.

O Tratado de *Versalhes* (1919), que pôs fim à Guerra, estipulava que todos os navios aprisionados passassem a ser de propriedade dos aliados. Em represália a tais condições, em 21 de junho de 1919, os alemães afundaram seus próprios navios. As potências vencedoras permitiram que deixassem de ser cumpridos certos itens estabelecidos nos tratados de paz de *Versalhes*, *Saint-Germain-en-Laye*, *Trianon*, *Neuilly-sur-le-Seine* e *Sèvres*, o que provocaria o ressurgimento do militarismo e de um agressivo nacionalismo na Alemanha, além de agitações sociais que se sucederiam em grande parte da Europa.

Os acordos que deveriam dar fim aos conflitos da Primeira Guerra Mundial serviram para que um clima de rivalidade se agravasse ao longo de duas décadas. A imposição de multas e sanções extremamente pesadas não conseguiu fazer com que o equilíbrio político real fosse alcançado entre as potências econômicas mundiais. Mesmo estando ao lado dos vencedores, a Itália saiu frustrada do conflito, ao não receber os ganhos materiais que esperava. Na Alemanha, onde as mais pesadas sanções do Tratado de *Versalhes* foram

instituídas, a economia viveu em franca decadência e os índices inflacionários alcançaram valores exorbitantes. Esse contexto de declínio e degradação acabou criando chances para que Itália e Alemanha fossem dominadas por regimes marcados pelo nacionalismo extremo e a franca expansão militar.

A Sociedade das Nações, órgão internacional incumbido de manter a paz, não conseguiu cumprir seu papel. O Japão impôs um projeto expansionista que culminou com a ocupação da Manchúria. Os alemães passaram a descumprir paulatinamente as exigências impostas pelos Tratados de Versalhes e realizaram a ocupação da região da Renânia. Enquanto isso, os italianos aproveitaram a nova situação para realizar a invasão à Etiópia. O equilíbrio almejado pelos países também foi impedido pela crise econômica que devastou o sistema capitalista no ano de 1929.

Sem condições de impor seus interesses contra os alemães e italianos, as grandes nações europeias passaram a ceder espaço aos interesses dos governos totalitários. Aproveitada essa situação, os regimes de *Hitler* e *Mussolini* incentivaram a expansão da indústria bélica, que utilizou a Guerra Civil Espanhola como “palco de ensaios” para um novo conflito mundial. Fortalecidos nessa nova conjuntura política, Itália, Alemanha e Japão começaram a engendrar os primeiros passos de uma guerra ainda mais sangrenta e devastadora. A tão sonhada paz era, de fato, o prelúdio de uma nova guerra, sustentado pelas contradições impostas pelo capitalismo concorrencial.

## CAPÍTULO 4

### Segunda Guerra Mundial

Após sua derrota na Primeira Guerra Mundial, a Alemanha foi obrigada a restituir a Alsácia e a Lorena à França, ceder minas de carvão, colônias, submarinos e navios mercantes. Foi proibida também de possuir Força Aérea, exército superior a 100 mil homens e de fabricar alguns tipos de armas. Além disso, deveria pagar aos vencedores uma indenização em dinheiro.

As medidas do Tratado de Versalhes atingiram duramente a economia alemã, aflingindo seu povo, que passou a nutrir sentimento de aversão às principais potências da época. Dessa forma, estava “plantada a semente” que os nazistas necessitavam para alcançar o poder. Sob o comando de *Hitler*, muitas dessas restrições começaram a ser ignoradas. A Alemanha crescia e, por isso, necessitava de mercado para seus produtos e de colônias onde pudesse adquirir matérias-primas.

Também disposto a acabar com a ordem colonial vigente, Itália e Japão, na década de 30, adotaram uma política expansionista contra a qual a Liga das Nações, a atual ONU, mostrou-se impotente. Almejando as matérias-primas e os vastos mercados da Ásia, o Japão reiniciou sua investida imperialista, em 1931, conquistando a Manchúria, região rica em minérios que pertencia à China. Em outubro de 1935, a Itália de Mussolini invadiu a Etiópia. Em 1936, a Alemanha nazista começou a “mostrar suas garras” ocupando a Renânia (região situada entre Alemanha e França), indo juntar-se à Itália fascista, intervindo na guerra civil espanhola a favor do General Franco. Nesse mesmo ano, Itália, Alemanha e Japão assinaram acordo para combater o comunismo internacional, formalizando o Eixo Roma-Berlin-Tóquio.

No dia 13 de março de 1938, a Áustria foi anexada à Alemanha por força das armas e, um ano depois, a Boêmia e a Morávia seriam declaradas protetorados daquele país, enquanto a Eslováquia foi ocupada em 18 de agosto de 1939. A Alemanha e a União Soviética firmaram entre si um pacto de não-agressão, em agosto de 1939, que estabelecia, secretamente, a partilha do território polonês entre elas. *Hitler* se sentia à vontade para agir. Então, no dia 1º de setembro de 1939, teve início a Segunda Guerra Mundial, com a invasão da Polônia pela Alemanha, visando a um novo corredor para o Mar Báltico e aos territórios ricos em minérios. Tal feito do Estado Nazista serviu como estopim para que França e Inglaterra enviassem um ultimato exigindo que tal ação militar não fosse realizada. Mediante

o silêncio de *Hitler*, franceses e ingleses declararam guerra aos alemães. Apesar do anúncio, nenhum grande conflito se desenvolveu imediatamente ao processo de invasão germânica em terras polonesas.

Em 27 de setembro de 1939, Varsóvia, capital da Polônia, rendeu-se à superioridade inimiga, cujo poderio aéreo era estimado em 12 mil aviões, sendo metade deles da primeira linha. Os alemães invadiram a Bélgica, Luxemburgo e Holanda, no dia 10 de maio de 1940, e no dia 14 de junho do mesmo ano, Paris cairia sob o tacão da nação germânica. Já a Inglaterra, completamente despreparada militarmente, tinha apenas 100 tanques para defender seu território ameaçado de invasão.

Em janeiro de 1941, os EUA escoltavam os navios que abasteciam a Inglaterra com produtos americanos, sob a ameaça alemã de afundá-los. Nesse período, o Congresso americano aprovaria verba para assegurar maior auxílio à Grã-Bretanha. Por causa disso, foi programada a entrega de mil aviões por mês para Grã-Bretanha, a partir de maio de 1941, depois esse número aumentou para 2500 aeronaves mensais. Ainda foram construídos 200 navios cargueiros (que poderiam ser municiados com canhões), 400 caça-submarinos, 36 navios-escolta e 19 caça-minas. Nesse mesmo período, os EUA colocam sua indústria bélica para funcionar a pleno vapor, uma vez que a resistência da Inglaterra em suportar os ataques nazistas dependia dos fornecimentos em material bélico pelos norte-americanos, mesmo antes de declararem guerra ao Eixo.

No início da Guerra, a Marinha Mercante brasileira era composta por uma pequena frota de navios antigos e heterogêneos, com arqueação bruta de 652100 toneladas. Ela foi gravemente sacrificada, perdendo, por ação do inimigo, que a atacou mesmo antes de o Brasil fazer declaração de guerra, fora os acidentes, 140 mil toneladas ou 21,4% do seu total, com a trágica perda de 470 tripulantes e 502 passageiros. Apesar disso, as linhas de navegação necessárias “à sobrevivência” do Brasil foram mantidas durante todo o decorrer das hostilidades.

No dia 22 de março de 1941, o Navio Taubaté foi metralhado por um navio de guerra alemão, no mediterrâneo, mesmo estando pintada, em ambos os bordos do casco, a bandeira brasileira. O ministério das Relações Exteriores apresentou as devidas reclamações, sem resultado. Mas foi depois que se romperam relações diplomáticas com o Eixo que os navios mercantes brasileiros começaram a ser alvos frequentes dos submarinos nazistas. O governo do *Reich* havia, desde dezembro de 1941, determinado o bloqueio do litoral norte-americano do Atlântico para todas as bandeiras neutras, porém havia algumas exceções, mas essas exceções não incluíam países solidários aos EUA, como o Brasil. Não se sabe ao certo o

número de submarinos usados nessa missão, mas há uma estimativa de 12 submarinos, os quais, orientados pela Alemanha, de acordo com informações fornecidas pela espionagem, causaram grandes danos à navegação. No início de 1942, submarinos italianos juntaram-se aos alemães.

No dia 14 de fevereiro de 1942, a Marinha Mercante brasileira teve a primeira perda, o navio Cabedelo, que desapareceu nas Antilhas. O cargueiro, que já fora alemão, saiu do porto de Filadélfia com destino ao Brasil. Surpreendentemente, o cargueiro desapareceu sem dar qualquer sinal de socorro, embora as condições de tempo fossem boas, deixando dúvida se fora ou não torpedeado. Jamais se soube a verdadeira história do navio. Mas tudo faz crer tratar-se de uma ação de guerra, mesmo nada constando dos arquivos italianos e alemães pesquisados.

No ano de 1942, o triunfo do eixo Roma-Berlim-Tóquio determinou grandes perdas aos países aliados. Animados por tais resultados, os nazistas decidiram invadir o imenso território soviético com o objetivo de expandir sua dominação em terras orientais. No entanto, sem terem o devido preparo com relação ao extremo inverno siberiano, os alemães foram terrivelmente derrotados. Na batalha de *Stalingrado*, os alemães tiveram uma grande derrota. Iniciava-se, assim, a marcha soviética contra a Alemanha.

A possibilidade de combater as forças do Eixo incentivou uma nova mobilização dos aliados naquela guerra. Em 1943, forças anglo-americanas conseguiram abater os soldados alemães e italianos que conquistaram o norte da África. Um pouco antes, os japoneses se curvaram diante os Estados Unidos com a derrota sofrida na Batalha de *Midway*. Na segunda metade de 1943, os italianos foram derrotados pelas forças norte-americanas e o governo de Benito Mussolini chegou ao seu fim. Em junho de 1944, as tropas anglo-americanas mais uma vez se uniram para enfrentar os alemães. Dessa vez, a missão era retomar a França por meio de um ataque surpresa, realizado pela Normandia. Conhecido como “Dia D”, tal ação militar foi de importância crucial para que os alemães perdessem qualquer possibilidade de reação. A partir daquela vitória, bastava somente pressionar o território alemão com o uso das frentes ocidental e oriental das forças aliadas.

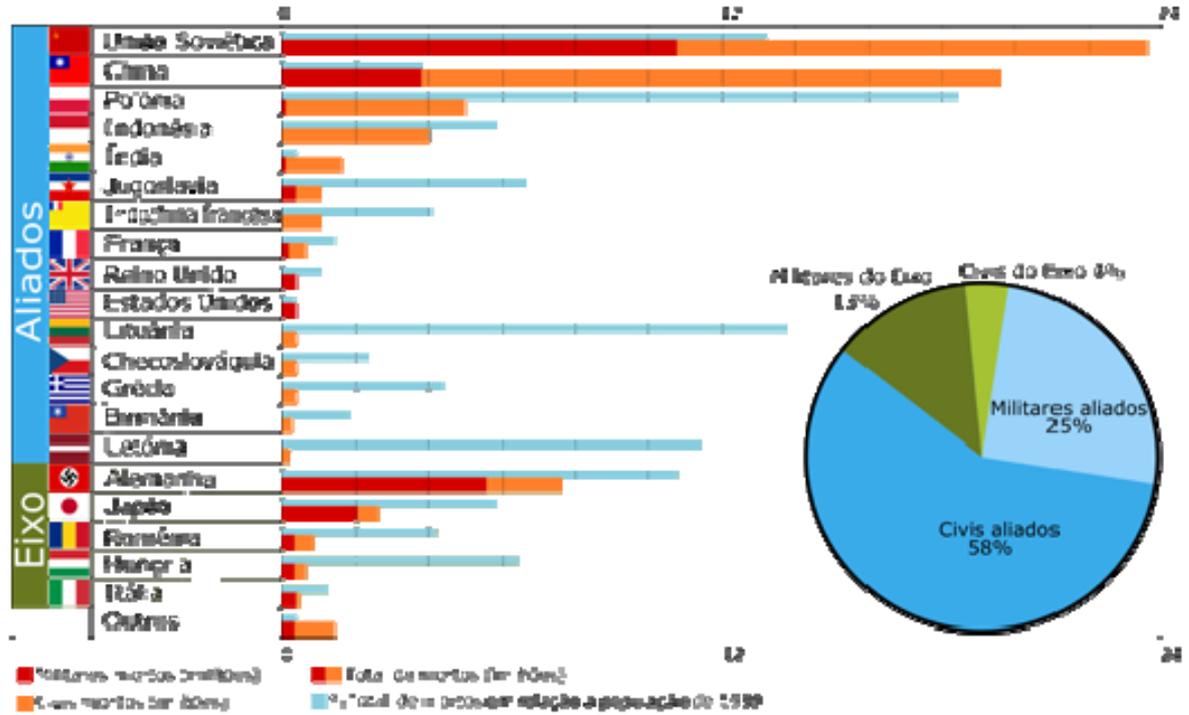
Durante a Segunda Guerra Mundial, o principal meio de transporte era o marítimo. Tanto na cabotagem como no longo curso, os navios faziam o transporte de cargas e de passageiros. A navegação marítima e fluvial supria as indústrias de alimentos e matérias-primas. Todo transporte de cargas era feito por via marítima, na época não havia estradas de rodagem e o transporte aéreo era muito caro e restrito a poucos. A navegação de longo curso era imprescindível para a economia das nações, tanto na importação quanto na exportação. A

marinha mercante, portanto, fez-se presente no fornecimento de alimentos e material bélico e tático às nações aliadas, tais como: tropas, aviões, carros de combate, metais, borracha e combustíveis. Os navios rumavam em grandes grupamentos denominados comboios, sendo defendidos por navios de guerra, com o intuito de proteger os navios, carga e tripulantes que, naquele momento, possuíam valor tático imprescindível.

O Brasil foi o único país da América Latina que participou diretamente da Segunda Guerra Mundial. A Força Expedicionária Brasileira (FEB) permaneceu na Itália por cerca de onze meses, dos quais quase oito na frente de luta, em contato permanente com o inimigo. Embora o Brasil, fiel às suas tradições antibelicistas, houvesse procurado manter-se à margem do conflito, já em agosto de 1942 se via envolvido, ao serem torpedeados seus indefesos navios mercantes. Esses naufrágios traumatizaram a opinião pública brasileira e levaram o governo de Getúlio Vargas, no dia 22 do mesmo mês, a reconhecer a existência de estado de guerra entre o Brasil e as potências do Eixo. No ano de 1943, a participação do Brasil tornou-se ainda mais efetiva, com a decisão de enviar à Itália um corpo expedicionário constituído de três divisões.

No dia 7 de maio de 1945, os alemães oficializaram a sua rendição. Nesse instante, bastava apenas negociar com as autoridades japonesas a rendição de suas forças que lutavam sozinhas no Oceano Pacífico. Contudo, a negativa nipônica fez com que os EUA optassem pelo lançamento de bombas atômicas contra o espaço japonês. De tal forma, a Segunda Guerra Mundial chegava ao seu fim com o trágico episódio nuclear acontecido nas cidades de *Hiroshima* e *Nagasaki*. Após a rendição do Japão, ocorrida em 2 de setembro de 1945, as forças aliadas mobilizaram forças para a realização dos acordos políticos que dariam fim à Segunda Guerra Mundial.

# Mortos na Segunda Guerra Mundial



## CAPÍTULO 5

### Navios atacados durante a Guerra

Na Segunda Guerra Mundial, os ataques a navios, pelos submarinos do Eixo, entre os anos de 1941 e 1944, causaram a morte de mais de mil pessoas e precipitaram a entrada do Brasil no conflito, do qual, até então, se mantinha neutro, ao lado dos Aliados.

Foram 35 navios atacados, dentre os quais 33 afundaram, nas águas dos Oceanos Atlântico (incluindo o Mar Mediterrâneo) e Índico; desde a Filadélfia, nos Estados Unidos, até a região do Cabo da Boa Esperança, extremo sul da África.

#### 5.1- Navios atacados fora do Brasil

O Brasil perdeu 12 navios mercantes de fevereiro a julho de 1942, um total de 59106 toneladas brutas, enquanto ainda se mantinha neutro no conflito, sem incluir os navios Comandante Lira, que se salvou, e o Taubaté. A seguir, tem-se breves descrições do primeiro e do último navio atacado fora das águas brasileiras.

##### 5.1.1- Navio Buarque

O primeiro navio brasileiro, comprovadamente bombardeado foi o Buarque, navio de passageiros e carga, um dos melhores do LLOYD, comandado pelo CLC João Joaquim de Moura e transportando setenta e três tripulantes, onze passageiros, café, algodão, cacau e peles. Foi torpedeado em 16 de fevereiro de 1942, a sessenta milhas do Cabo de *Hateras* (costa americana). Às 19h30min, um avião sobrevoou o Buarque para iluminá-lo e, em seguida, o navio foi torpedeado por um submarino. Hoje, sabe-se que os alemães tinham uma aeronave espiã, com base em território americano, para guiar os submarinos. O navio, então, foi obrigado a parar as máquinas e preparou a tripulação para o desembarque nas baleeiras, apesar de a temperatura externa estar abaixo de zero. O submarino esperou as baleeiras se afastarem e lançou o segundo torpedo, que afundou o navio.

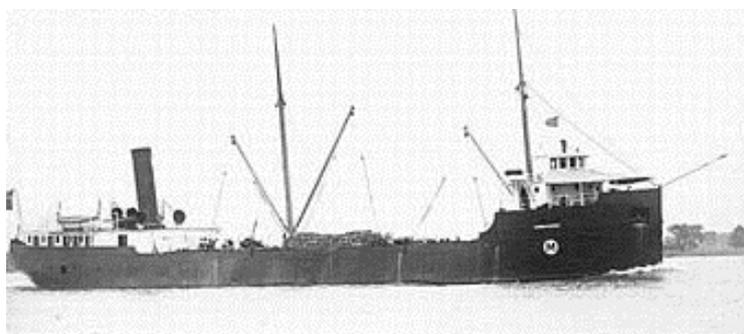
As baleeiras dois e quatro foram socorridas pela Guarda Costeira norte-americana *Calypso*, no mesmo dia, e a baleeira um, com o Comandante, foi salva pelo USS *Jacob James*, a última embarcação extraviou-se, sendo resgatada cinquenta e sete horas depois pelo

petroleiro *Eagle*. Nessa última, um passageiro veio a falecer decorrente de ataque cardíaco; entretanto, sobreviventes afirmaram que a temperatura excessivamente fria motivou danos físicos aos tripulantes e passageiros.



### 5.1.2- Navio Piave

Às 17h30min do dia 28 de julho de 1942, quando ia para Caripito, foi torpedeado e canhoneado pelo submarino alemão U-155, comandado pelo Capitão-Tenente *Adolf Cornelius Piening*. O Submarino atacou o *Barbacena*, e posteriormente procede humanitariamente: apanhou o tripulante Carlos Rodrigues dos Santos, que fora atirado ao mar pela explosão do torpedo, e o devolveu a uma baleeira. O Comandante do submarino depois de indagar o nome, carga e destino do navio, forneceu aos náufragos dez litros de água, três pães de centeio e uma garrafa de rum. O Comandante do *Piave*, CLC Renato Ferreira da Silva, teve morte instantânea; quando tentava se salvar, foi atingido pelo aparelho de içamento do escaler.



## 5.2- Navios atacados em território nacional

A atitude do Brasil, favorável aos Estados Unidos, levaram o Alto Comando alemão a planejar uma operação aprovada por *Hitler*, para o ataque simultâneo nos portos de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Recife por dez submarinos, torpedeando os navios, danificando as instalações e minando em seguida os acessos. Seriam pequenos os resultados militares, porém, de efeitos morais, elevados. Quando todos os submarinos estavam no mar, *Hitler*, temendo que essa ação conduzisse todos os países sul-americanos à guerra, modificou sua decisão: os dez submarinos seriam mantidos operando no Atlântico, mas somente um, o U-507, com o Capitão-de-Corveta *Harro Schacht*, atacaria indiscriminadamente a navegação de cabotagem. A seguir, tem-se breves descrições do primeiro e do último navio atacado em território nacional.

### 5.2.1- Navio Baependi

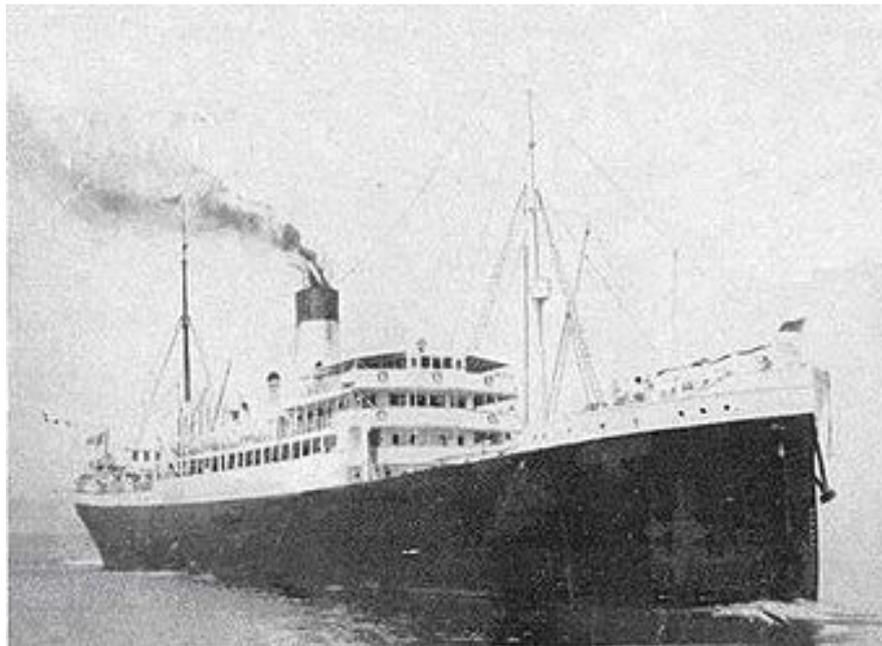
O primeiro navio a ser atacado em águas brasileiras foi o Baependi, dando início à revolta de todo o povo e causando grande comoção na nação brasileira. Seu Comandante era o CLC João Soares da Silva, conduzia setenta e três tripulantes e transportava duzentos e trinta e três passageiros. Morreram trinta e cinco tripulantes e duzentos e quinze passageiros, incluindo, nessa relação, onze militares, pertencentes ao 7º Grupo de Artilharia de Dorso.

O torpedeamento ocorreu em viagem de Salvador para Maceió, no dia 15 de agosto de 1942, às 19h10min, pelo submarino U-507. No dia do torpedeamento, os passageiros e oficiais comemoravam o aniversário do imediato Antonio Diogo de Queiroz, que morreu juntamente com o Comandante no naufrágio.



### 5.2.2- Navio Campos

Do Lloyd Brasileiro, construído em 1894, foi o último navio brasileiro torpedeado. Atingido por dois torpedos em viagem do Rio de Janeiro para Santos, no dia 23 de outubro de 1943. Era comandado pelo CLC Mário do Amaral Gama, o navio afundou com o hélice em funcionamento, destruindo duas de suas baleeiras. Morreram dez tripulantes e mais dois do navio Caxambu. Esses tripulantes estavam sendo transportados como passageiros.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se que o caminho do Homem através da História é repleto de conflitos, travados nas mais diversas regiões do globo, envolvendo notáveis civilizações e que deixaram profundos legados para as gerações posteriores.

As guerras são parte da Humanidade e compõem sua cultura de maneira inegável. O comércio, o lucro e o crescimento também o são. Ambos podem ser resumidos como a busca incessante do ser humano pelas melhores condições para si e para seu grupo, e tal sentimento é o principal impulso da notável evolução tecnológica da espécie humana.

A Marinha Mercante é o meio mais prático e eficiente de comércio que se conhece, desde os tempos antigos. De navios mercantes desembarcaram as primeiras tropas transportadas por rios, evitando longas marchas e sendo capazes de lutar mais e melhor. Os suprimentos também puderam chegar pelos rios e, ao longo dos séculos, pelo mar, em campanhas cada vez mais distantes e custosas, que visavam a, muitas vezes, um único objetivo: conquistar mais portos e mercados seguros para seus navios mercantes.

O comércio e a guerra se misturam e quase se fundem, devido ao papel essencial da Marinha Mercante nos conflitos. A História é escrita pelos vencedores das guerras, cabendo a vitória àqueles que dos marítimos fizeram o melhor uso, dessa maneira pode-se afirmar que a História também é escrita pela atuação direta da Marinha Mercante.

A importância da Marinha Mercante é tão evidente, que a Marinha de Guerra foi criada com o propósito de defendê-la, a fim de proteger os bens e recursos das Nações. Registrando o passado, escrevendo o presente e influenciando o futuro, é inegável que a Marinha Mercante é indispensável para a humanidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUINALDO Dias de Oliveira Junior. A Atuação da Marinha Mercante nos Conflitos Históricos da Humanidade. Monografia CIAGA, 2010.
- BRASIL. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. História Marítima. Rio de Janeiro, 1ª Edição, 2003.
- CAMPBELL, Herbert. A Marinha Mercante na Segunda Guerra. Rio de Janeiro, Record, 1993.
- EVEDY, Colin Mc. Grandes Impérios e Civilizações, Grande Atlas da História Universal. 1996.
- MARINHA DO BRASIL. História da Marinha Mercante Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2007.
- QUINTEIRO, Raphael Costa. A Importância da Marinha Mercante Nos Conflitos Internacionais. Monografia CIAGA, 2008.