

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

**A IMPORTÂNCIA DA GLOBALIZAÇÃO PARA A MARINHA
MERCANTE**

Por: Lidyane Lopes de Lyra

**Orientador
Brizola de Oliveira Olegário
Rio de Janeiro
2012**

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

**A IMPORTÂNCIA DA GLOBALIZAÇÃO PARA A MARINHA
MERCANTE**

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

Por: Lidyane Lopes de Lyra

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus, que me capacitou e acompanhou antes e durante a EFOMM. Agradeço também aos meus pais, Tania e Vlamir, que sempre apoiaram e respeitaram minhas escolhas, assim como toda minha família, que sempre teve orgulho de mim e se mostrou pronta a me ajudar nos momentos decisivos.

DEDICATÓRIA

Dedico essa monografia aos meus pais, porque são exemplos de dedicação e amor incondicional, ao meu irmão que me serviu de exemplo para escolha da profissão, e aos meus amigos que me apoiaram durante o tempo de estudo.

RESUMO

Cada vez mais o mundo está mais conectado em diversos âmbitos (econômica, cultural, social e politicamente). Desse modo, torna-se mais fácil o processo de transações financeiras, alcançando países de distintas classes econômicas. A difusão da globalização deu-se principalmente com as inovações tecnológicas e com o incremento do fluxo comercial, intensificando e aquecendo o mercado de exportações e importações. Para a Marinha Mercante, esse processo teve fundamental importância já que a tecnologia pôde disseminar pelo mundo as melhorias com relação a portos, estaleiros, navios, carregamentos, dentre outros. Além de tornar a viagem e os recursos para realizá-la mais fáceis e precisos, promovendo maior segurança para tripulação, passageiros e cargas.

Palavras-Chave: Globalização, Marinha Mercante, tecnologia, integração, modernização, avanço.

ABSTRACT

Increasingly the world is more connected in different spheres (economic, cultural, social and political). Thereby, it becomes easier the process of financial transactions achieving countries of different economic classes. The spread of globalization was mainly with technological innovations and with the increment of the trade flow, heating and intensifying the market of exportation and importation. For the Merchant Marine, this process was crucial as the technology could spread throughout the world the improvements over the ports, shipyards, ships, cargoes, among others. Furthermore, it has made the resources to travel and do it easier and more accurate, providing greater safety for crew, passengers and cargo.

Keywords: Globalization, Merchant Marine, technology, integration, modernization, advancement.

LISTA DE FIGURAS

Gráfico 1– Comércio mundial 2008 por modal, volume e valor de cargas transportadas	12
Quadro 1 – Evolução do total embarcado, por natureza da carga _____	12
Quadro 2 – Evolução do total desembarcado, por natureza da carga _____	13
Quadro 3 – Evolução do total transportado, por natureza da carga _____	13
Quadro 4 – Características da 1ª Revolução Industrial _____	19
Quadro 5 – Características da 2ª Revolução Industrial _____	19
Quadro 6 – Carcterísticas da 3ª Revolução Industrial _____	20
Quadro 7 – Fases e respectivas características da globalização _____	23

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
1 - Marinha Mercante	11
1.1 - Origem	11
1.2 - Importância da atividade marítima	11
1.3 - Primeiros povos navegadores	13
1.4 - Idade Média e Moderna	15
1.5 - Idade Contemporânea	18
1.6 - Marinha Mercante Atual	21
2 - A Globalização	22
2.1 - Início	22
2.2 - Impacto da globalização	25
2.2.1 - Comunicação	25
2.2.2 - Economia	26
2.2.3 - Indústria e serviços	27
3 - Integração da navegação mundial	28
3.1 - Relevância da globalização na atividade marítima	28
3.2 - Aprimoramento de recursos	29
3.2.1 - Navios	29
3.2.2 - Estaleiros, Diques e Portos	30
3.2.3 - Tecnologia a bordo	31
CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
BIBLIOGRAFIA	36

INTRODUÇÃO

A globalização deu-se principalmente com a evolução de meios de transporte e telecomunicações interligando a maior parte do mundo. No passado, as viagens de longa distância demoravam muitas semanas, meses e até anos para serem cumpridas; atualmente essas mesmas viagens são realizadas em poucos dias. As fontes de informações também se tornaram mais fáceis com uso de telefones, internet, jornais, dentre outros.

O processo de globalização é diretamente ligado ao capitalismo, visto que há facilitação da busca por novos mercados externos. Devido à queda do socialismo, o sistema capitalista foi adotado na maior parte do mundo e influenciou a conexão mundial, a qual é válida destacar a conexão econômica e comercial.

Uma das mais importantes vantagens que a globalização trouxe foi o avanço tecnológico influenciando na modernização dos transportes, que são uma ferramenta crucial para troca de mercadorias entre os países. Nesse setor, destaca-se o transporte marítimo, pelo qual ocorre grande parte das transações comerciais. Através de sua elevada capacidade de carga, os navios são a melhor forma de exportação e importação entre países, podendo comportar grande variedade e grande quantidade de mercadorias.

Dentro desse âmbito está a Marinha Mercante, tornando-se uma das responsáveis em interligar os países. Com esse processo de integração foi possível atualizar e serem criados novos recursos úteis à navegação através da tecnologia compartilhada entre as nações, facilitando a viagem das embarcações e tornando-a mais segura.

Assim como a globalização é importante para a Marinha Mercante, a recíproca torna-se verdadeira, já que os navios mercantes transportam diferentes tipos de cargas e atendem a maior parte das necessidades do comércio.

Portanto, a intenção deste trabalho é esclarecer o processo de globalização e destacar as vantagens geradas por tal sistema explicando e exemplificando a importância de cada área afetada que traz benefício para a Marinha Mercante.

CAPÍTULO I

Marinha Mercante

1.1 – Origem

A necessidade do homem em se locomover e sobreviver fez com que seu desejo em ir para locais cada vez mais longes fizesse-o explorar meios de transporte mais rápidos. Essa necessidade levou-o naturalmente a descobrir caminhos marítimos e aquaviários.

Tal desejo fez com que os povos primitivos criassem as primeiras técnicas de navegação e desenvolvessem os primeiros portos e estaleiros realizando mais facilmente viagens longas. A partir daí o conceito de embarcação e sua utilidade foram sendo desenvolvidos, já que os homens perceberam que tal recurso seria importante para transportar objetos e pessoas quando necessário. Com o desenvolvimento da tecnologia, a dimensão e a capacidade das embarcações foram sendo aprimoradas de modo a facilitar a navegação.

1.2 – Importância da atividade marítima

O transporte marítimo é considerado o meio mais eficiente para transporte de cargas e o mais utilizado atualmente. Segundo dados feitos pelo Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa, em agosto de 2009 o comércio mundial por modal do volume de carga transportada pelo meio marítimo correspondia a 89,79% em comparação aos outros meios de transporte, como visto no Gráfico

1. Dados mais recentes indicam que entre 2010 e 2011 na navegação de longo curso a evolução do total de carga embarcada por natureza da carga cresceu 5,14% (Quadro 1) e a desembarcada cresceu 13,05% (Quadro 2), na navegação de cabotagem a evolução do total transportado, por natureza da carga cresceu 1,96% (Quadro 3).

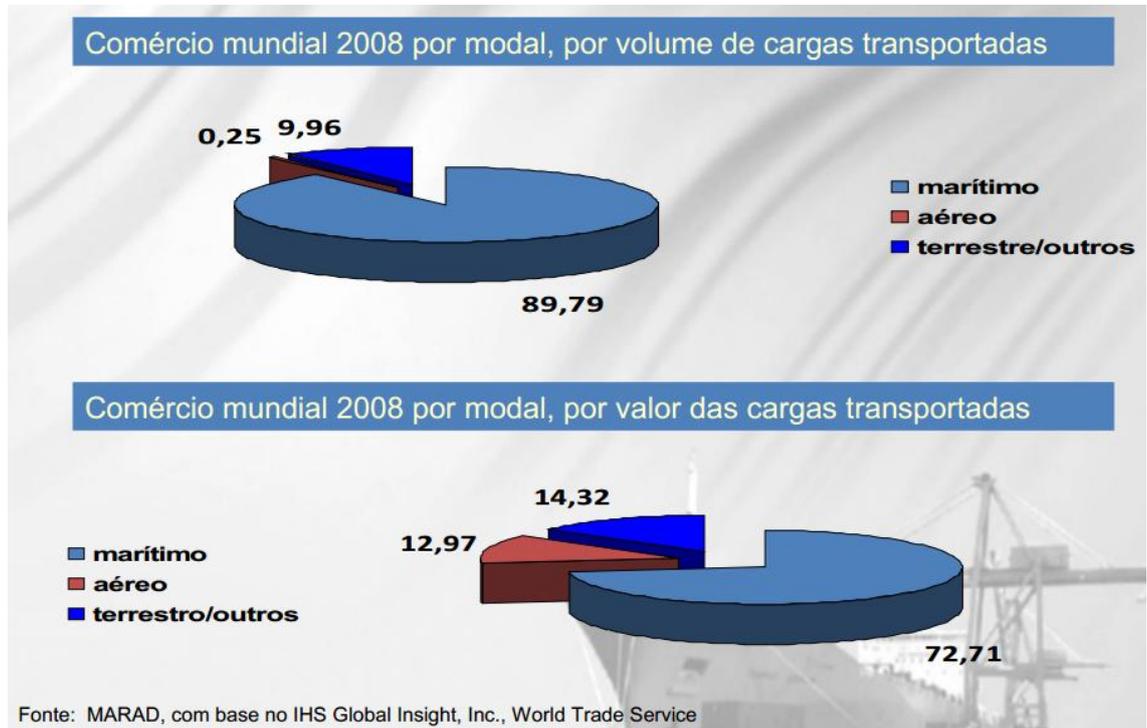


Gráfico 1 – Comércio Mundial 2008 por modal, volume e valor de cargas transportadas

Natureza da Carga	Quantidade		% Var
	Transportada (t) - 2010	Transportada (t) - 2011	
Granel Sólido	405.987.354	425.151.909	4,72
Granel Líquido	29.509.603	28.719.576	-2,68
Carga Geral Solta	20.475.170	24.102.571	17,72
Carga Geral Containerizada	33.621.515	36.765.912	9,35
T O T A L	489.593.643	514.739.968	5,14

Fonte: Anuário da ANTAQ, disponível em: www.antaq.gov.br.

Quadro 1- Evolução do total embarcado, por natureza da carga

<i>Natureza da Carga</i>	<i>Quantidade Transportada (t) - 2010</i>	<i>Quantidade Transportada (t) - 2011</i>	<i>% Var</i>
Granel Sólido	51.333.264	62.482.789	21,72
Granel Líquido	37.829.985	40.703.519	7,60
Carga Geral Solta	7.640.762	5.147.878	-32,63
Carga Geral Containerizada	29.995.496	35.013.293	16,73
T O T A L	126.799.506	143.347.478	13,05

Fonte: Anuário da ANTAQ, disponível em: www.antaq.gov.br.

Quadro 2- Evolução do total desembarcado, por natureza da carga

<i>Natureza da Carga</i>	<i>Quantidade Transportada (t) - 2010</i>	<i>Quantidade Transportada (t) - 2011</i>	<i>% Var</i>
Granel Sólido	18.239.171	18.301.965	0,34
Granel Líquido	102.532.931	104.657.709	2,07
Carga Geral Solta	4.737.704	4.617.348	-2,54
Carga Geral Containerizada	5.198.792	5.698.380	9,61
T O T A L	130.708.598	133.275.402	1,96

Fonte: Anuário da ANTAQ, disponível em: www.antaq.gov.br.

Quadro 3 – Evolução do total transportado, por natureza da carga

O transporte marítimo também está ligado à geração de novos empregos, aumento na movimentação de carga, como visto acima, e fortalecimento do setor de logística no mercado nacional e internacional. De acordo com o texto do autor Nelson Fernandes Felipe Junior, Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, campus de Presidente Prudente/SP, mesmo com todas as adversidades o setor ainda movimenta mais de 350 milhões de toneladas ao ano apresentando crescimento de 130% nos últimos trinta anos e representa 80% do comércio global.

1.3 – Primeiros povos navegadores

O aproveitamento do transporte aquaviário teve início com civilizações do Oriente Médio navegando pelos rios Tigre e Eufrates e mais tarde pelo Rio Nilo estendendo-se

posteriormente para as navegações marítimas costeiras. Tais práticas aumentaram o comércio e o contato entre os povos, fazendo surgir a Marinha Mercante.

Os povos que tiveram maior destaque com relação ao marco inicial da Marinha Mercante foram os egípcios, cretenses, fenícios, gregos, romanos e vikings.

Os **egípcios** começaram suas navegações através do Rio Nilo estabelecendo um grande fluxo na navegação interior tendo como principais centros comerciais Mênfis, Tebas, Pelusio e mais tarde Alexandria. Foram utilizados nessas navegações os barcos com propulsão a vela e remo, dependendo de como estavam as condições de vento. Os faraós financiavam expedições para intensificarem as relações comerciais e promoverem acordos com outras potências marítimas para troca de mercadorias.

Os barcos egípcios para a navegação fluvial eram construídos com tábuas curtas atadas umas nas outras. Para a navegação no mar, as madeiras eram mais resistentes, porém ainda muito frágeis para resistir a mares mais agitados. Para superar essa limitação, os marinheiros envolviam a embarcação na proa e na popa, com cabos, ligados ao convés por um outro cabo fixo (“cabo tensor”), dando resistência ao casco da embarcação. Os modelos variavam conforme a finalidade, sendo os egípcios, os primeiros a distinguir os tipos de barcos.

Os **cretenses** eram considerados “povos do mar” e seu poder marítimo aumentou com o declínio da navegação egípcia, sendo as embarcações e tripulação da frota composta principalmente por este povo. Devido a evolução que proporcionou às artes marinheiras, dominou o comércio marítimo por cerca de 300 anos e cobravam um tributo denominado de talassocracia minoana dos que navegavam nas águas de seus domínios. Aprimoram a construção de navios, apresentando assim navios para a guerra e navios para comércio (mercantes).

Os **fenícios** não obtinham tradição marítima, porém eram hábeis comerciantes e devido a sua posição geográfica (localizados entre o mar Mediterrâneo e as encostas do Monte Líbano) se viram obrigados a utilizar o mar para aprimorar e expandir seu comércio. Seus principais portos eram Sidon, Tiro e Biblos. Seus navios eram parecidos com os dos egípcios e dos cretenses, porém aperfeiçoados, sendo curtos, robustos, amplos e largos com amuradas altas em forma de grades, que protegiam a tripulação das ondas que quebravam

sobre o barco, na proa e na popa. Suas viagens mais famosas são: uma feita pelo faraó Necáo em torno da África por um período de três anos e outra realizada pelo cartaginês Hamon, que chegou próximo do golfo de Guiné.

Os **gregos** tiveram seu marco na navegação marítima ao criarem a Liga Délica que recebia ajuda de cada membro associado com dinheiro ou barcos equipados e tripulados. Assim os gregos constituíram uma poderosa Marinha de Guerra sendo sua principal batalha a de Eurimedonte, no sul da Ásia Menor na qual derrotaram os persas. As Ilhas Ciclades (Leos, Andres, Siros, Melos, Citera, Naxo) eram a principal área de comércio devido sua variedade de produtos rurais que impulsionaram a Marinha Mercante Grega da época. Mesmo após a destruição de sua frota e supremacia marítima na guerra de Peloponeso (derrotados pelos espartanos) os gregos não abandonaram seus hábitos comerciais e navais.

Os **romanos** obtiveram sucesso na atividade marítima graças a sua proximidade da Etúria e o acesso à foz do Rio Tibre. Tal tráfego fez Roma tornar-se um centro de troca de mercadorias. Em seus navios eram construídas pontes que se fixavam na embarcação inimiga permitindo acesso ao inimigo. O imperador Augusto que criou a Marinha Romana sendo sua frota composta por navios pequenos e leves tripulados por remadores, marinheiros e soldados, cavaleiros (correspondentes aos oficiais).

Os **vikings** desenvolveram ideias e técnicas de construção naval que permitiam produzir navios rápidos e com capacidade de navegação em águas rasas, proporcionando desembarque mais fácil e ágil. Desse modo, não necessitavam de portos e a exploração e colonização de novas terras, assim como o comércio e ataques a populações às margens de rios tornava-se mais fácil. Os cascos de seus navios eram formados por tábuas sobrepostas (geralmente de carvalho) presas umas às outras, criando um revestimento exterior forte, leve e mais hidrodinâmico, permitindo movimentação rápida e diminuição de resistência. O tipo de navio viking mais conhecido é o *drakkar* ou *drekar*.

1.4 – Idade Média e Moderna

A Idade Média é o período após a queda do Império Romano e antes do Renascimento, englobando quase mil anos. Em meados do século XV a indústria era considerada familiar, ou seja, uma família produzia para seu próprio consumo, e não havia a divisão de países como conhecemos atualmente, era dividido em cidades e a troca de mercadorias era feita entre elas, logo, qualquer produto vindo de outra cidade era considerado estrangeiro. Nesse período, a evolução agrícola, aumentou o número da negociação comercial e como o meio mais rápido e eficiente era a navegação, o transporte marítimo também foi aperfeiçoado, desenvolvendo-se instrumentos de navegação e da construção naval.

Com a extinção do sistema feudal, algumas cidades foram conquistadas por povos, e o poder local foi transferido para o rei. Com a evolução de armamentos (pólvora, canhão, armas) e com as grandes disputas para tomada de poder, os reis começaram a investir em exércitos (inclusive marítimos) para proteção de suas terras, investindo também na Marinha.

Na Idade Média, a Europa era a que detinha mais facilidade para o transporte marítimo, devido à grande quantidade de rios que cortam seus territórios, por isso as nações europeias exploram mais constantemente as rotas e conseqüentemente desenvolvendo seus navios e recursos. Um dos inventos foi o leme que substitui os remos e aprimorou o controle da guinada do navio. Os chineses também ajudaram a melhorar os auxílios à navegação inventando a bússola, quilhas corrediças (peça de madeira que fica abaixo da água estendendo-se de proa a popa), as velas de pano e aumentos no tamanho e força das embarcações.

O mais importante invento foi a bússola, porém não era adequada para alto-mar, já que a precisão era afetada em mares revoltos. Tal instrumento passou por dois aperfeiçoamentos, o primeiro foram os anéis de sustentação concêntricos e articulados, de modo que mantinham estável a posição da bússola conforme o movimento do navio. O segundo foi a implementação da rosa dos ventos que proporcionou aos portugueses e espanhóis a explorarem o alto-mar e descobrirem importantes caminhos marítimos.

O quadrante, também inventado nesse período, proporcionou eficácia e precisão na medição de distância dos astros.

Ainda na Idade Média, as Cruzadas também favoreceram o ambiente marítimo. Nesse período foram realizadas expedições sob o comando da Igreja Católica a fim de recuperar Jerusalém (que se encontrava sob domínio dos turcos seldjúcidas). A Igreja também teve apoio da nobreza feudal que tinham interesse em conquistar novas terras e ampliar seu comércio.

A navegação mais utilizada nesse período foi a costeira, já que autonomia dos navios não era muito grande, logo, eles poderiam parar em vários pontos de terra durante a viagem, além de evitar o alto-mar que apresenta mares revoltos.

No início da Idade Moderna, a maioria dos pilotos realizava a navegação estimada, traçando no mapa uma rota inicial e sendo marcadas as correções à medida que a viagem avançava. As correções eram feitas conforme observação de corrente, maré, astros, presença de aves e vegetação marinha, além do cálculo de velocidade em que era possível calcular também a distância percorrida pelo navio diariamente.

O período chamado “Grandes Navegações” prolongou-se por mais de cem anos, envolvendo um grande número de viagens que aos poucos foram promovendo a conquista de novos territórios e expansão da atividade comercial. O marco mais importante foi a viagem de Cristóvão Colombo em 1492, e a de Vasco da Gama em busca da descoberta de um novo caminho para as Índias, já que o caminho conhecido era o Mar Mediterrâneo, que era dominado pelos italianos e que obtinham controle sobre o transporte das especiarias vindas dos mercados orientais.

Nos navios de guerra, foram adaptadas aberturas nos costados para a localização de canhões. Os navios mercantes eram mais utilizados pela Holanda, Inglaterra e França que comercializavam com a Índia e o Oriente Médio negociando suas mercadorias por especiarias desses locais. Devido à grande incidência de pirataria nesta época, os navios mercantes também possuíam armamentos, tendo sua estrutura muito parecida com navios de guerra, tanto que em época de conflitos os mesmos poderiam ser usados. Os navios a vela foram substituídos pelos navios com propulsão à vapor (século XIX), devido a sua maior eficácia, rapidez e economia.

Nos últimos anos da Idade Média, outro invento teve importante papel na navegação: o submarino, construído em 1776 por David Bushnell, sendo submergível construído com madeira e formato oval. O sistema para submersão era constituído de tanques de água que eram enchidos por bombeamento fazendo-o submergir; para voltar à superfície, guinar para esquerda e direita eram utilizadas hélices manuais.

Não só inventos para navegação que intensificaram o transporte marítimo, as evoluções na agricultura promoveram maior produção e conseqüentemente aumento do comércio, fazendo com que as transições comerciais entre locais distantes fossem feitos através dos navios.

1.5 – Idade Contemporânea

O período Contemporâneo é marcado pela Revolução Industrial que teve início na Idade Moderna, porém ganhou força no final do século XVIII. Mais uma vez, é a evolução da sociedade e dos recursos utilizados que promovem a expansão e melhoria do transporte marítimo, aos poucos a propulsão e os auxílios à navegação foram sendo atualizados para facilitar a vida dos navegantes.

A Primeira Revolução Industrial (1760- 1860) foi praticamente restrita à Inglaterra expandindo posteriormente para França, Bélgica, Holanda, Rússia, Alemanha, Estados Unidos, dentre outros, onde foram aperfeiçoados equipamentos de tecelagem e agricultura, além da introdução da força vapor, que também teve influência nos navios. A partir desse momento, as viagens se tornaram mais rápidas, eficazes e econômicas, otimizando o comércio.

BASE DE <i>HARDWARE</i> (MATERIAL)	Máquina de fiar, tear mecânico, máquina a vapor, ferrovia, descaroçador de algodão
BASE DE <i>SOFTWARE</i> (ORGANIZACIONAL)	Produção fabril, trabalho assalariado
TRABALHO	Semi-artesanal, qualificado, "poroso", pesado, insalubre
VOLUME DE INVESTIMENTOS	Baixo
RELAÇÃO INTEREMPRESAS	Livre concorrência
ESCALA	Local, nacional, internacional
DOCTRINA	Liberalismo (Adam Smith, David Ricardo)
PRODUTIVIDADE	Grande elevação
PRODUÇÃO	Desencadeou ciclo de crescimento
CONSUMO	Grande expansão
EMPREGO	Forte expansão principalmente na indústria
REAÇÃO DOS TRABALHADORES	Perplexidade, quebra de máquinas, cooperativismo, primeiros sindicatos

Fonte: CEFET- SP, 2000.

Quadro 4 – Características da 1ª Revolução Industrial

A Segunda Revolução industrial (1860- 1900), foi basicamente a atualização das tecnologias da Primeira, dando ênfase à eletricidade e química, com a substituição do ferro pelo aço. Para a Marinha Mercante umas das principais invenções foi o motor de combustão interna (máquina térmica que transforma a energia vinda de uma reação química em energia mecânica), além da construção de navios de aço, tornando as embarcações mais resistentes e hidrodinâmicas. Este período foi marcado pelo desenvolvimento da indústria química, elétrica, de petróleo e de aço, além da industrialização de produtos, produção em massa, refrigeração mecânica, e invenção do telefone eletromagnético.

BASE DE <i>HARDWARE</i> (MATERIAL)	Eletricidade, aço, eletromecânica, motor a explosão, petróleo, petroquímica
BASE DE <i>SOFTWARE</i> (ORGANIZACIONAL)	Produção em série, linha de montagem, rigidez, especialização, separação gerência-execução
TRABALHO	Especializado, fragmentado, não-qualificado, intenso, rotineiro, insalubre, hierarquizado
VOLUME DE INVESTIMENTOS	Alto
RELAÇÃO INTEREMPRESAS	Monopólio, forte verticalização
ESCALA	Nacional, internacional
DOCTRINA	Liberalismo até 1930; Keynesianismo pós-1930
PRODUTIVIDADE	Grande elevação
PRODUÇÃO	Desencadeou ciclo de crescimento
CONSUMO	Grande expansão
EMPREGO	Forte expansão principalmente na grande indústria
REAÇÃO DOS TRABALHADORES	Perplexidade, reforço dos sindicatos, conquistas sociais (salários, previdência, jornada de trabalho, contrato coletivo)

Fonte: CEFET-SP, 2000.

Quadro 5- Características da 2ª Revolução Industrial

O mundo, após a Segunda Guerra Mundial, ingressou num processo de grandes evoluções tecnológicas principalmente com a junção do conhecimento científico e a produção industrial. Esta etapa ficou conhecida como “A Terceira Revolução Industrial” ou Revolução digital, tendo como foco principal a Internet, e digitalização dos meios de comunicação e trabalho como o desenvolvimento de softwares, microeletrônica, chips, circuitos eletrônicos, biotecnologia, dentro outros.

No mundo atualmente capitalista, (principalmente após a Guerra Fria) a utilização de tecnologias e evolução da mesma promove a intensificação do trabalho, ativando a produtividade, criando produtos de maior qualidade e menor preço devido a integração das economias e aumento da concorrência. A Terceira Revolução Industrial está diretamente ligada à globalização é o momento em que vivemos hoje, onde é evitado o alto custo e a inflexibilidade, que são características das duas últimas Revoluções.

CARRO-CHEFE	Indústria automobilística e eletroeletrônica
BASE DE <i>HARDWARE</i> (MATERIAL)	Informática, máquinas CNC- Controle Numérico Computadorizado, robôs, sistemas integrados, telecomunicações, novos materiais, biotecnologia
BASE DE <i>SOFTWARE</i> (ORGANIZACIONAL)	Produção flexível, ilha de produção, "just in time", qualidade total, integração gerência-execução
TRABALHO	Polivalente, integrado, em equipe, intensíssimo, flexível, estressante, menos hierarquia
VOLUME DE INVESTIMENTOS	Altíssimo
RELAÇÃO INTEREMPRESAS	Monopólio, forte horizontalização (terceirização), formação de megablocos comerciais
ESCALA	Internacional, global
DOCTRINA	Neoliberalismo (Thatcher, Reagan)
PRODUTIVIDADE	Grande elevação em ritmo vertiginoso
PRODUÇÃO	Não desencadeou ciclo de crescimento
CONSUMO	Tendência à estagnação
EMPREGO	Forte retração principalmente na indústria, trabalho parcial, precário, informal
REAÇÃO DOS TRABALHADORES	(até o momento) Perplexidade, dessindicalização, fragmentação, tendência à "parceria" assumida ou conflitiva

Fonte: CEFET-SP, 2000.

Quadro 6- Características da 3ª Revolução Industrial

1.6- Marinha Mercante Atual

Nos dias de hoje, a Marinha Mercante apresenta grande diversidade de navios para diferentes serviços. A navegação ficou mais fácil, com auxílios muito importantes que preservam a segurança e precisão das viagens (GPS, radar, GMDSS, AIS e outras importantes tecnologias encontradas a bordo).

A Marinha Mercante contribui para a globalização, estando ligadas pelas raízes advindas das Grandes Navegações e intensificadas com o passar dos anos. O transporte de mercadorias a bordo de navios, como já abordado anteriormente, tem origem muito antiga, e continua até os dias de hoje sendo extremamente importante para a indústria e comércio mundial, sendo importante peça para a economia.

Atualmente, o setor marítimo está mais diretamente ligado ao desenvolvimento petrolífero. Com grandes descobertas de poços de petróleo a atividade mercante de extração dessa riqueza fez com que aquecesse a economia e os países, agora, concentração mais na exploração do chamado “ouro negro”. Desse modo, intensificou-se a atividade offshore e as plataformas petrolíferas, dando mais ênfase à atividade marítima nos setores de construção naval e formação de trabalhadores marítimos.

CAPÍTULO II

A Globalização

2.1- Início

A globalização pode ser dividida basicamente em três fases que estão ligadas ao processo de Revolução Industrial (Quadro 4). Antes do início da primeira fase, Continentes e civilizações eram separados e viviam nas suas próprias economias, culturas e costumes. Até o século 15, segundo o historiador Voltaire Schilling, podiam ser identificadas 5 economias-mundo (expressão de Fernand Braudel). A primeira delas era na Europa, composta pelas cidades italianas de Veneza, Gênova, Milão e Florença que tinham intenso comércio com o Mediterrâneo. Outra era formada pela China e regiões tributárias como a península coreana, a Indochina e a Malásia, ligadas somente à Ásia Central e o Ocidente. A Índia, com seu mercado de especiarias e tecidos finos. A África que era dividida em norte e sul pelo deserto do Saara, sendo a norte árabe e a sul a chamada África Negra (isolada pela deserto e floresta tropical) tendo um mercado voltado para si mesmo. E de acordo com Braudel:

Por último, mas desconhecida das demais, encontrava-se aquela formada pelas civilizações pré-colombianas, a Azteca no México, a dos Maias no Yucatan e no istmo, e a Inca no Peru, organizadas ao redor do cultivo de milho e na elaboração de tecidos, sendo elas auto-suficientes e sem interligações entre si, nem terrestres nem oceânicas. (VOLTAIRE SCHILLING, 2003)

Período	Fases	Característica
1450-1850	Primeira	Expansionismo mercantilista
1850-1950	Segunda	Industrial-imperialista-colonialista
1950-1989	Terceira	Descolonização- Guerra Fria - Reestruturação produtiva
Pós-1989	Globalização recente	Declínio do Estado-Nação-Reestruturação do sistema interestatal

Elaboração própria., 2003.

Fonte: FA Gonçalves Alcoforado, 2003.

Quadro 7- Fases respectivas características da globalização

A primeira fase aconteceu com a busca de rotas marítimas para as Índias, como já dito anteriormente, essa procura deu-se pois a Itália dominava a rota já conhecida para as Índias, logo, Portugal, com seus interesses econômico nas especiarias e em manter um comércio com este local, investiu na procura de um novo caminho. Outro fator importante foi a travessia do Atlântico para a ocupação da América, com a intenção da Igreja Católica de expandir o cristianismo já fraco na Europa, catequizando novas civilizações, assim como a expansão de seu mercado. A integração dos Continentes tornava-se cada vez mais forte com a vinda da população africana para a América, e o comércio era baseado na relação Europa-África-América, com o fornecimento de manufaturas pela primeira, venda de escravos pela segunda e exportação de produtos coloniais pela última. A base econômica desta fase foi o mercantilismo, com o objetivo de acumular riquezas, fazendo com que as potências europeias se transformassem em grandes impérios comerciais com colônias por todo território mundial. Seu poder era associado à quantidade de metais preciosos e colônias existentes submissas aos reinos locais.

A segunda fase está ligada à industrialização e a utilização da máquina a vapor introduzida nos transportes e indústria. As potências comerciais investiam na expansão de seus negócios, desse modo, a escravização que na primeira fase era a base do mercado e da produção foi extinta para ampliar o mercado consumidor, já que a população não teria recursos para comprar as mercadorias oferecidas, prejudicando a política local e interesses da disseminação de padrões comerciais. Nesse momento de disputas pelo poder e dominação da economia, os países europeus entram e rivalidade e dão origem a duas grandes guerras em busca da hegemonia de seus modelos econômicos.

A terceira fase é caracterizada pela Guerra Fria, com o mundo dividido em dois blocos econômicos, o capitalista e socialista. Durante a Guerra, os conflitos eram baseados no

desenvolvimento tecnológico armamentista e espacial com o intuito de mostrar a superioridade de cada modelo, não houve conflitos diretos. Essa disputa gerou uma revolução na tecnologia sendo a base para moldar a economia global.

Com a política de Glasnot (expressão russa que significa “transparência”) implantada na União Soviética, onde foi privada a liberdade de expressão, fazendo com que o governo do país fosse transparente e verdadeiro, percebendo-se assim que o modelo socialista era motivo de insatisfação econômica gerando conflitos étnicos e sociais. Neste momento a União Soviética foi desfeita, proclamando-se a vitória dos Estados Unidos. Em novembro de 1989, houve a queda do Muro de Berlim (símbolo da divisão capitalista X socialista) e a retirada das tropas soviéticas. Após este fato a abertura econômica dos países então socialistas, fez com que o modelo americano fosse adotado pelo mundo e que os EUA se tornassem a superpotência mundial.

A necessidade de expandir seus mercados levou as nações a abrirem aos poucos seus mercados para produtos de outros países, influenciando no crescimento da ideologia econômica do liberalismo.

Com a economia mundial globalizada, há maior tendência de formação de blocos econômicos a fim de gerar crescimento e facilidade de comércio entre os membros, adotando-se redução de impostos ou de tarifas alfandegárias e ajuda em crises comerciais/financeiras. A formação de blocos aumenta e gera crescimento econômico para os países, intensificando o fluxo comercial e monetário.

A globalização beneficiou os países considerados emergentes, principalmente o BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China) com grande economia de exportação, grande mercado interno e cada vez maior presença mundial. Além do BRIC, outros países obtiveram crescimento para chegar ao chamado primeiro mundo voltando suas economias para a exportação, como os Tigres Asiáticos (Hong Kong, Coréia do Sul, Singapura e Taiwan) em 1980 e o Japão em 1970.

2.2 – Impacto da globalização

O processo global tem importância em diversos setores principalmente na economia, comunicação e relações comerciais, dependendo do nível de proximidade e integração das nações envolvidas.

2.2.1 – Comunicação

Ao fazer referência à comunicação no mundo globalizado, logo se pensa na internet, visto que este recurso foi o que mais gerou um fluxo de ideias e informações de forma rápida e praticamente instantânea.

Além da internet, entram também nesse âmbito a televisão, rádio, telefones, dentre outros, que com sua popularização e a integração dos mercados é possível adquirir tais produtos importados e de alta qualidade mais facilmente e por preços mais reduzidos devido à concorrência.

Também é importante ressaltar a importância dos meios de comunicação para o transporte e empresas. Para o primeiro (principalmente a navegação, tanto aérea quanto marítima) a elaboração e utilização de modernos aparelhos permitiu comunicação rápida e eficiente com pontos de controle (estações em terra) enviando-lhes informações necessárias para cumprimento de rotas, assim como informações sobre clima, tráfego e etc.; para o segundo foi possível a negociação e troca de informações, não sendo as viagens e reuniões necessárias unicamente para estabelecimento de acordos e contratos, por exemplo.

A invenção e modernização desses meios estão diretamente ligadas à evolução tecnológica decorrente da globalização. Cada vez mais este conhecimento é compartilhado e aplicado na melhoria de recursos para facilitar a vida do homem, otimizando a informação e troca de dados.

2.2.2 – Economia

A globalização da economia é responsável pela expansão do mercado e das fronteiras nacionais, tratando-se da internacionalização do capital através do desenvolvimento de empresas multinacionais. De acordo com a Professora do Departamento de Economia da Universidade de Brasília Maria de Lourdes Rollemberg Mollo a fase atual caracteriza-se pela busca de aumentos nas condições de concorrência e de ampliar ao máximo o mercado, o que impulsiona no mundo inteiro a prática do liberalismo econômico juntamente com a abertura comercial generalizada.

No liberalismo o Estado não interfere na economia, sendo de responsabilidade das empresas e caracterizado pelo livre comércio, livre concorrência e desregulamentação. Desse modo, a economia tem suas próprias regras sem tabelamento de preços pelo Estado ou barreiras que dificultem a exportação e importação de produtos. Adam Smith foi o fundador da economia moderna e o principal divulgador do liberalismo, ele defendia que a divisão do trabalho implicaria na busca pela especialização, provocando um aumento considerável da produção e reduzindo custos. O maior exemplo desse liberalismo são os blocos econômicos, pois estimulam a competitividade do comércio entre seus associados aumentando o consumo e conseqüentemente a produção.

Atualmente, há o neoliberalismo, com o Estado controlando áreas imprescindíveis (saúde, educação, aposentadorias, etc.) intervindo na economia através de barreiras alfandegárias e o protecionismo (medidas econômicas que favorecem as atividades internas devido a concorrência estrangeira), mesmo assim, as empresas continuam tendo um poder maior sobre suas decisões econômicas.

Além disso, a globalização da economia faz com que o comércio e vários outros setores ligados a ele também sejam afetados, ou seja, para haver o lucro ou prejuízo, há um ciclo a ser cumprido, como pode ser visto na figura abaixo. O primeiro passo é a aquisição de matéria prima (extração de recursos naturais), o que pode incluir, por exemplo, o plantio de árvores ou a extração de petróleo (1). No estágio seguinte a matéria prima é processada para

obtenção dos materiais ou peças de, por exemplo, papel ou plástico. Estes materiais já processados são então transformados em produtos como copos descartáveis, objetos de plástico ou metal, no estágio de manufatura do produto (2). Depois destas etapas, ocorre a embalagem e o transporte, que podem ou não ser de responsabilidade do fabricante (3), o uso (4) e o descarte ou a reciclagem (5). Se uma dessas áreas é afetada, a economia sofre suas consequências, se houver baixa na produção, por exemplo, o transporte será reduzido, logo o lucro também será implicando na redução de custos. Essa é a principal característica da economia globalizada.

2.2.3 – Indústria e serviços

A primeira etapa do processo de industrialização começou com a Revolução Industrial, a partir desse momento, a característica comercial teve diversas mudanças, como aceleração da produção, intensificação do comércio e aumento do consumo. Na era globalizada, houve o surgimento de grandes organizações e corporações, empresas privadas e consolidação das transnacionais, além das grandes revoluções tecnológicas que contribuíram para o processo de atualização produtiva.

Os efeitos no mercado de trabalho implicam no emprego do outsourcing (mão de obra terceirizada) desse modo, a produção pode ser otimizada não sendo mais de responsabilidade da indústria, podendo, assim, focar em objetivos e ideais voltados para o próprio lucro.

Outra característica da indústria globalizada é a criação de produtos finais com peças de lugares diversificados, por exemplo, a construção de carros. As empresas responsáveis pela montagem podem não produzir todas as peças do mesmo produto, podendo então, obter partes mais de melhor qualidade do que se fossem todas produzidas no mesmo lugar. Esta característica permite a especialização de produção de uma empresa, o que melhora o investimento e conseqüentemente a qualidade do produto. Graças à globalização esta prática tornou-se mais comum fazendo com que as indústrias pudessem obter contratos com outras empresas.

CAPÍTULO III

Integração da navegação mundial

3.1 – Relevância da globalização na atividade marítima

Após analisar a História da Marinha Mercante e o desenvolvimento e avanço da globalização em aspecto mundial e em variados setores, não é difícil perceber que ambas estão diretamente ligadas.

Com a evolução da atividade marítima foi possível o acesso a diversos pontos do mundo, com a possibilidade de troca de informações, culturas e influência no mercado abolindo aos poucos a distância e tempo entre os locais.

Pela primeira vez na história era possível organizar a produção, e não apenas o comércio em escala internacional, sendo possível para o ser humano explorar os recursos da natureza nos mais diferentes lugares, ampliar os negócios e impulsionar diversas atividades econômicas.

O desenvolvimento e aprimoramento do transporte marítimo viabilizaram três fatores essenciais: a segurança, a velocidade e a capacidade de deslocamento de carga, de passageiros e de ambos ao mesmo tempo. A globalização juntamente com o transporte estimulou o fluxo internacional de mercadorias, em razão da maior abertura comercial da maioria dos países, fazendo com que o Estado investisse na atividade marítima para maior eficiência do setor logístico e de venda de produtos em escala mundial.

3.2 – Aprimoramento de recursos

Para melhor utilização do transporte marítimo, era necessário atender a demanda do mercado, que cada vez mais é intensificada. Para isso foi necessária a atualização de vários setores ligados à Marinha Mercante como a capacidade de portos, estrutura de estaleiros, estrutura e capacidade dos navios, auxílios à navegação e mão de obra.

3.2.1 – Navios

No início da navegação, os navios eram diferenciados por seus tamanhos, tipos de propulsão e divididos basicamente em mercantes e de guerra (mesmo os mercantes sendo utilizados, em alguns momentos, como navios de guerra), sem muita diferença entre eles. Com os anos, os Estados investiram no transporte marítimo e os navios ganharam importância no cenário comercial e foram surgindo navios específicos classificados em: ao fim que se destinam (mercante, de guerra, de passageiros e serviços especiais), material de construção do casco (madeira, aço ou ferro, concreto armado), sistema de propulsão (vela, remo, propulsão mecânica e sem propulsão) e das águas que navegam (longo curso, cabotagem, fluvial e lagos) e tipos de carga.

Os navios mercantes são destinados ao transporte de passageiros e mercadorias sendo alguns dos seus tipos:

- Navios de carga geral- transporta cargas de diversas naturezas;
- Navios frigoríficos- voltada para o transporte de mercadorias perecíveis que necessitem de refrigeração, normal navios full-container com tomadas elétricas para manter a temperatura ideal;
- Navios graneleiros- transporta carga a granel seca em porções;
- Navios mineraleiros (“*ore ship*”- tipo específico de navio graneleiro)- especializado em transporte de mercadoria pesada a granel os navios mistos *OBO*

Ships (do inglês “*oil bulk ore*”) que transportam tanto hidrocarbonetos como carga a granel ou minérios;

- Navios full-container- transporte de contêineres;
- Navios Ro/Ro (roll-on/roll-off)- transporte de veículos, tendo rampas de acesso internas e externas;
- Navios tanque- transporte de cargas líquidas (petróleo e derivados, gás liquefeito, água, etc.);
- Navios de pesca;
- Navios quebra-gelos- embarcações de alta potência cuja função é quebrar gelo nos mares e abrir um “corredor” para passagem de outros navios com estrutura mais frágil;
- Navios faróis- embarcações fundeadas em um dado local para sinalização náutica;
- Navios oceanográficos- utilizados para análise do solo e vida marinha;
- Navios FPSO (do inglês “*Floating Production Storage Offloading Unit*”)- navio tanque convertido numa instalação capaz de processar e armazenar petróleo;
- Navios FSO (do inglês “*Floating Storage Offloading Unit*”)- semelhantes a FPSO porém não processa o petróleo, servindo apenas de armazenamento.

3.2.2 – Estaleiros, Diques e Portos

Com o desenvolvimento da estrutura e tamanho dos navios, portos, diques e estaleiros conseqüentemente, também foram atualizados para comportar as embarcações.

Os diques, utilizados para reparos no casco de navios, tiveram que aumentar seu porte, e atualizar equipamentos e métodos para facilitar a docagem e se adequar à necessidade do navio. Como exemplo, temos o dique seco (método mais utilizado de docagem); dique flutuante que se assemelha a um navio de casco duplo, sem o convés principal possui tanques para serem lastrados e permitem a mudança de calado do dique; e a vistoria subaquática, que

precisa de condições favoráveis como águas claras e calmas onde é realizada uma filmagem do casco externo por mergulhadores especializados.

A reorganização do transporte marítimo e fluvial ao longo das últimas décadas alterou por completo a tipologia de navios, a tecnologia de movimentação de cargas e a estrutura físico-funcional portuária. O aumento do tamanho e da capacidade dos navios gerou a necessidade de águas mais profundas e a colocação de cargas em contêineres passou a demandar grandes áreas terrestres para armazenagem – as áreas retroportuárias. Essa modernização de portos fez com que estes fossem ligados a rodovias e ferrovias para melhor distribuição da carga aos seus destinos, tornando o tempo mais curto, assim como os equipamentos também foram modernizados. Com a introdução de contêineres no transporte marítimo, foram necessários equipamentos para suportar o peso e movimenta-los com segurança e precisão.

Do mesmo modo que se tornou muito importante a redução da estadia de navios nos portos para redução de custos e lucro do porto (já que com um navio muito tempo fundeado, o tempo de espera seria grandes, e poucos navios fundeariam no local), por isso, outros tipos de carga, como a carga a granel, também necessitaram de modos mais eficazes de serem embarcadas e desembarcadas, automatizando este processo e não mais utilizando a mão de obra braçal.

Os estaleiros são onde os navios são construídos, portanto, precisam atender a demanda que o mercado exige. Com a crescente procura e investimento no transporte marítimo, os estaleiros têm que aumentar sua produção e manter a qualidade. Mais uma vez a globalização atua nesse setor, disponibilizando a troca de peças, equipamentos e matéria-prima para a construção do navio.

3.2.3 – Tecnologia a bordo

A tecnologia foi um dos fatores mais importantes que permitiu a modernização dos equipamentos utilizados a bordo. Os aparelhos tornaram-se mais sofisticados, oferecendo

muito mais funções do que seus antecessores equivalentes. O tamanho dos aparelhos diminuiu e seu consumo de energia também. Esses fatores, além de uma considerável redução nos preços, tornaram viável a utilização de equipamentos eletrônicos de navegação até por pequenas embarcações de lazer. Além disso, aparelhos eletrônicos puderam aumentar a segurança do navio e da tripulação. Como exemplo, temos:

- **Transceptores de rádio:** HF (High Frequency, também conhecido como SSB) - rádio de longo alcance, praticamente mundial; VHF (Very High Frequency) - rádio de menor alcance, em torno de 50 milhas náuticas;

- **Terminais via satélite Inmarsat:**
 1. Standard-A: possibilita enviar e receber telefonemas, telex, dados e fax para qualquer parte do mundo;
 2. Standard-B: funções similares às do Standard-A, porém com tecnologia digital. O Standard-B substituirá gradualmente o Standard-A, até que este sistema seja desativado.
 3. Standard-C: envia e recebe telex e dados para qualquer parte do mundo;
 4. Standard-M: permite telefonia, transmissão de dados e fax, porém com menor porte e velocidade que os terminais Standard-A e Standard-B.

- **Modem Radiotelex:** permite transmitir e receber telex através do rádio para qualquer parte do mundo;

- **Eco-sondas:** dependendo da sofisticação podem exibir o relevo do fundo, a profundidade e acusar a presença de cardumes;
- **Sonares:** fazem uma varredura do fundo em torno da embarcação (a distância de varredura pode chegar a 2 km ou mais ao redor do barco, dependendo do modelo de sonar), sendo muito utilizados na pesca;

- **Receptores de satélites meteorológicos:** recebem e processam sinais dos satélites meteorológicos. Fornecem imagens normais e em infravermelho da superfície terrestre;
- **Fax meteorológicos:** recebem telefax com informações meteorológicas;
- **Anemômetros:** informam a direção e a velocidade do vento;

- **Radares:** eficazes para navegação em canais estreitos e áreas congestionadas. São especialmente úteis para evitar colisão;
- **EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon):** aparelhos de Emergência Indicadores de Posição. Ativados manual ou automaticamente, emitem sinais de socorro que são recebidos por satélites. Esses satélites localizam a embarcação e retransmitem os dados para os centros de resgate;
- **Terminais DSC (Digital Selective Calling):** terminais de chamada digital seletiva normalmente conectados aos rádios HF e VHF, os quais, além de permitirem a conexão automática do rádio com a rede de telefonia de terra, permitem o envio de mensagens de emergência (incluindo a posição da embarcação em perigo e a informação do tipo de emergência);
- **NAVTEX:** são pequenos receptores de telex que permitem o recebimento de mensagens de aviso aos navegantes e meteorológicas, as quais são impressas (substituirá a difusão atualmente feita via rádio);
- **Automatic Identification System (AIS):** sistema de monitoração de curto alcance utilizado em navios e Serviços de Tráfego de Embarcações (VTS);
- **VTS**(do inglês *Vessel Traffic Services* ou do português Serviços de Controle de Tráfego de navios): proporciona serviços de informações, assistências à navegação, organização do tráfego, etc.;
- **ECDIS:** sistema de cartas eletrônicas usado como alternativa para auxílio às cartas de papel;
- **GPS** (do original inglês *Global Positioning System*, ou do português "geoposicionamento por satélite"): sistema de navegação por satélite que fornece a um aparelho receptor móvel a posição do mesmo, assim como informação horária, sob todas quaisquer condições atmosféricas, a qualquer momento e em qualquer lugar na Terra, desde que o receptor se encontre no campo de visão de quatro satélites GPS;
- **GMDSS** (*Global Maritime Distress and Safety System* ou em português Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima): sistema internacional que utiliza tecnologia de sistemas terrestres e de satélites, bem como sistema de radiocomunicação a bordo do navio, de forma a assegurar alerta rápido e automático

nos casos de socorro marítimo, e de melhoria nas telecomunicações para a comunidade marítima.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Levando-se em conta o que foi observado, entende-se que a globalização possui de fato aspectos positivos e negativos em relação à sociedade e todos os assuntos em que está envolvida. Na Marinha Mercante, possui efetiva importância e deu-se com um processo histórico e uma sequência de fatos que influenciou no desenvolvimento da mesma.

Em diversos setores como a tecnologia, comunicação, atualização e aperfeiçoamento de recursos utilizados na navegação, contribuíram para a eficiência no transporte marítimo e na sua relevância na economia e logística de venda e compra de mercadorias.

A modernização foi consequência da globalização já que devido à maior liberdade de troca de informações e ideias, que antes demoravam a ser difundidas pelo mundo, o conhecimento científico teve facilidade de acesso e propagação oferecendo melhoria nas partes de segurança e navegação do navio.

Desse modo, para integração na economia, várias áreas estão diretamente conectadas à globalização. Uma dessas áreas o transporte marítimo, que tem o papel de transportar as mercadorias vindas de negociações, contratos, vendas e compras de diversas transações comerciais, tornando-se uma importante ferramenta para a prosperidade para as relações entre os países que dela necessitam.

BIBLIOGRAFIA

1 – IANNI, O. **Teorias da Globalização**. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1994.

2- FERNANDES FELIPE JUNIOR, NELSON. **Importância do transporte Marítimo para Desenvolvimento econômico Brasileiro**. Disponível em: <http://transportesdesenvolvimento.wordpress.com/2011/11/15/a-importancia-do-transporte-maritimo-para-o-desenvolvimento-economico-brasileiro/>. Acesso em: 13 de junho 2012.

3-BRAUDEL, FERNAND. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII**. Editora Martins Fontes, São Paulo, 1996, 3 vols.

4-CARRION, RAUL K.M., VIZENTINI, PAULO G.. **Globalização, neoliberalismo, privatizações**. Editora da Universidade, UFRGS, Porto Alegre, 1997.

5- KENNEDY, PAUL. **Preparando para o século XXI**. Editora Campus, Rio de Janeiro, 1993.

6-WIKIPEDIA, a enciclopédia livre. **Globalização**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Globalização>.

7-LIMA, Gilmar de Souza. **Qual a importância da globalização no mundo corporativo**. <http://www.rh.com.br/Portal/Mudanca/Artigo/3029/qual-a-importancia-da-globalizacao-no-mundo-corporativo.html>. Acesso em: 02 de junho.2012.

8- WIKIPEDIA, a enciclopédia livre. **Navegação na Antiguidade**. Disponível em:
[http://pt.wikipedia.org/wiki/Navegação_na_Antiguidade](http://pt.wikipedia.org/wiki/Navega%C3%A7%C3%A3o_na_Antiguidade).

9- Definição de Globalização. Disponível em:
<http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=globaliza%C3%A7%C3%A3o>