Revista de Ciências Humanas, Florianópolis, v. 53, 2019, e52513
ISSN 2178-4582
http://dx.doi.org/10.5007/2178-4582.2019.e52513

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Artigo Original **Acesso Aberto**

Revista de Ciências Humanas UFSC

Revisitando Victor Hugo para conhecer os trabalhadores do mar no Século XXI

Revisitando a Victor Hugo para conocer a los trabajadores del mar del Siglo XXI

Revisiting Victor Hugo to meet the toilers of the sea in the 21st Century

Marcos Valle Machado da Silva[a]

[a] PhD em Ciência política (UFF). Professor da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro / RJ, Brasil. E-mail: mbvalle2002@yahoo.com.br

Resumo: No contexto do sesquicentenário da publicação do clássico *Os trabalhadores do Mar*, de Victor Hugo, o ensaio tem como objetivo evidenciar e analisar aqueles que trabalharam e trabalham no mar, respectivamente no século XIX e XXI, tendo como eixo analítico e comparativo as características das atividades laborais exercidas em ambos os períodos. O ensaio está estruturado em duas seções secundárias. Na primeira delas buscou-se evidenciar os trabalhadores do mar, nos séculos XIX e XXI. Na seção seguinte são analisadas e comparadas as características das atividades marítimas, nos dois períodos considerados, visando identificar as suas recorrências e singularidades. Ao longo da análise e da comparação efetuadas são também discutidas questões relativas à segurança, jornada de trabalho, afastamento familiar, condições de conforto e a presença de mulheres como parte das tripulações dos navios mercantes e de guerra.

Palavras-chave: Trabalhadores do mar; Victor-Hugo; Atividades marítimas.

Resumen: En el contexto del septuagésimo aniversario de la publicación del clásico *Los Trabajadores del Mar*, de Victor Hugo, el ensayo tiene como objetivo resaltar y analizar a quienes trabajaron y trabajan en el mar, respectivamente, en los siglos XIX y XXI, teniendo como eje analítico y comparativo las características del trabajo realizado en ambos períodos. El ensayo está estructurado en dos partes. En la primera parte se buscó destacar a los trabajadores del mar en los siglos XIX y XXI. La siguiente sección se analiza y compara las características de las actividades marítimas en los dos períodos considerados para identificar sus recurrencias y singularidades. A lo largo del análisis y la comparación, también se discuten cuestiones relacionadas con la seguridad, las horas de trabajo, el permiso familiar, las condiciones de comodidad y la presencia de mujeres como parte de los equipos de mercantes y buques de guerra.

Palabras-clave: Trabajadores del mar; Víctor Hugo; Actividades marítimas.

Como citar: SILVA, M. V. M.. Revisitando Victor Hugo para conhecer os trabalhadores do mar no século XXI. **Revista de Ciências Humanas**, Florianópolis, v. 53, 2019 DOI: 10.5007/2178-4582.2019.e52513

Direito autoral e licença de uso: Este artigo está licenciado sob uma Licença Creative Commons. Com essa licença você pode compartilhar, adaptar, para qualquer fim, desde que atribua a autoria da obra, forneça um link para a licença, e indicar se foram feitas alterações.

Abstract: Along the celebrations of the 150 years of the publication of Victor Hugo's classic *The Toilers of the Sea*, the essay aims to evidence and analyze those who worked and work at sea, respectively in the nineteenth and twenty-first centuries, having as analytical and comparative axis the labor characteristics at sea in both periods. In order to achieve the proposed objective, the essay is structured in two secondary sections. The first of them focuses on sea workers in the 19th and 21st centuries. In the following section, the labor characteristics at sea in the both periods are analyzed and compared, aiming to identify the recurrences and singularities between them. Throughout the analysis and comparison carried out, are also discussed some subjects such as: security threats, the long work day; family withdrawal; the conditions of comfort, and the presence of women as part of the crews.

Keywords: Toilers of the sea; Victor Hugo; Maritime activities.

1 INTRODUÇÃO

O mar desperta emoções em todos os que o contemplam, indo do fascínio ao temor. Desde a antiguidade, quando os fenômenos naturais eram percebidos como decorrentes da vontade dos deuses, alguns homens se lançaram ao mar em busca de alimentos, ou mesmo do desconhecido e do eventual encontro com a fortuna.

O desejo de desbravar a imensidão marítima e vencer seus desafios elevou o homem do mar à dimensão heroica, personificada, por exemplo, em Ulisses no poema homérico *A Odisseia*.

Dos mitos gregos, legados às gerações futuras, às epopeias de Jasão e dos Argonautas[1], passando pelos textos atribuídos a Homero, o homem teve registrada a sua relação com o mar. Na Odisseia, Ulisses (ou Odisseu) é o herói admirado por enfrentar os mares povoados por criaturas como Cila e Caribdis.[2] Ao longo dos séculos seguintes, muitos daqueles que se lançaram a desbravar e desafiar o mar fertilizaram, com suas narrativas, a imaginação poética. Como resultado, os homens de letras de sucessivas épocas, traduziram para a literatura os feitos, sucessos e fracassos dos homens e mulheres do mar.

Descobrimentos de novas terras, seres mitológicos, batalhas, naufrágios, estudos científicos, piratas, caça às baleias e ficção são exemplos de temas que fizeram com que escritores fossem colocados no panteão dos clássicos da literatura. Independente do local onde se viva, parte da população alfabetizada já leu, ou ouviu falar, por exemplo, de *Moby Dick* (Herman Melville), *Vinte Mil Léguas Submarinas* (Jules Verne), *Robson Crusoé* (Daniel Defoe), *os Lusíadas* (Camões), ou *A Ilha do Tesouro* (Robert Louis Stevenson).

Grandes poetas e escritores foram – e ainda são – impactados pelo fascínio exercido pelos feitos daqueles que desafiaram o mar. Nesse contexto, o título do clássico *Os Trabalhadores do Mar* (*Les Travailleurs de la Mer*), escrito por Victor Hugo[3] e publicado originalmente em 1866, desponta como ponto de partida para responder à questão proposta no título do ensaio, qual seja: o que fazem os homens e mulheres que desafiam o Mar?

1 Atribuído a Apolônio de Rodes, *Os Argonautas* pertence à tradição literária desenvolvida no século III a.C. É o único poema épico, da época de Alexandre, que foi integralmente conservado. Com seus cinco mil oitocentos e trinta e cinco versos, divididos em quatro cantos, o poema apresenta a epopeia de Jasão e dos Argonautas (tripulantes da *Argo*), que partem para o desconhecido em busca do velocino de ouro (CALDAS, 2009, p. 86).

2 Dentre as façanhas de Ulisses descritas na *Odisseia*, a forma como enfrentou, pela primeira vez, Caribdis e Cila, mesmo com a morte de seis de seus homens, demonstra a engenhosidade dos homens do mar frente aos perigos inerentes à navegação marítima na antiguidade. O livro XII da Odisseia descreve essa parte da epopeia de Ulisses para regressar à Ítaca (vide HOMERO, 2010, p.225-238).

3 Victor-Marie Hugo (1802-1885), poeta, dramaturgo e romancista, exilou-se na ilha de Guernesey, entre 1855 e 1870, em função de sua oposição ao governo de Napoleão III. Durante esse período, Victor Hugo escreveu e publicou alguns dos seus mais renomados romances, tais como: *Os Miseráveis* (1862), *Os Trabalhadores do Mar* (1866) e *O Homem que Ri* (1869) (vide GUERNSEY INFORMATION CENTRE. *Victor Hugo*).

Tendo como ambiente a ilha de Guernesey[4] e as águas do canal da Mancha, *Os Trabalhadores do Mar* narra uma das faces da perene luta do ser humano com os elementos da natureza, no caso o mar, adicionando ao texto uma trama em que se desenrola uma paixão não correspondida. Ao longo dos capítulos, Victor Hugo oferece ao leitor uma descrição vívida de uma comunidade insular que experimentava as transformações sociais, políticas e científicas que marcaram o século XIX, tendo o mar como cenário onipresente ao longo de toda a narrativa.

As mensagens contidas em *Os Trabalhadores do Mar* são inúmeras e sua apreensão varia de leitor para leitor. Para alguns será um romance com um triste final, envolvendo um amor trágico. Para outros será uma narrativa vibrante de uma sociedade em transição política, econômica e científica. Para os homens do mar, que desfrutem de sua leitura, é tudo isso e mais uma exuberante narrativa e síntese universal do modo de vida daqueles que têm vínculos de trabalho com o mar.

Ao longo da narrativa de Victor Hugo afloram os jargões, supertições, dificuldades, alegrias e feitos dos homens do mar descritos no livro. Além disso, *Os Trabalhadores do Mar* oferece uma visão da dualidade em relação ao progresso, manifesta na aprovação e na desconfiança em relação à utilização do vapor, em lugar da vento, como força motriz dos navios e embarcações, experiência única dos homens do mar do século XIX.

Nesse contexto, além da questão central exposta no título do ensaio – o que fazem os homens e mulheres que desafiam o Mar? – a seguinte questão correlata foi formulada: Quais as características comuns entre os trabalhadores do mar de Victor Hugo e aqueles do século XXI? Buscando responder a essas questões, o ensaio tem como objetivo evidenciar e analisar aqueles que trabalharam e trabalham no mar, respectivamente no século XIX e XXI, tendo como eixo analítico e comparativo as características das atividades laborais exercidas em ambos os períodos. Assim, por meio da analogia, serão evidenciadas algumas atividades dos trabalhadores do mar que são recorrentes ao longo do tempo e do espaço, bem como aquelas que despontam de forma singular no século XXI.

Para a consecução do objetivo proposto, o ensaio está estruturado em duas seções secundárias. A primeira delas tem como foco evidenciar os trabalhadores do mar, nos séculos XIX e XXI. Na seção seguinte são analisadas e comparadas as características das atividades dos trabalhadores do mar, nos dois períodos considerados, visando identificar as recorrências e as singularidades dessas atividades.

Ao longo da análise e da comparação efetuadas são também discutidos, ainda que sumariamente, alguns dos desafios e oportunidades que se apresentaram – e se apresentam – nos respectivos períodos considerados, tais como: as ameaças à segurança (pessoal e material); a longa jornada de trabalho; o afastamento familiar; as condições de conforto e a presença de mulheres como parte das tripulações dos navios mercantes e de guerra; e as recentes questões relativas ao meio ambiente. No que tange à abordagem adotada, cabe ressaltar que o ensaio não tem como foco um país específico, sendo que o objeto de estudo, em sentido amplo, consiste nos homens e mulheres que labutam no mar.

2 OS TRABALHADORES DO MAR DE VICTOR HUGO E OS DO SÉCULO XXI

A forma com que Victor Hugo descreve os habitantes da ilha de Guernesey permite ao leitor inferir a singularidade conferida pelo mar àqueles que nele labutam. “Nas ilhas como Guernesey, a população é composta de homens que passaram a vida a andar à roda do campo, e de homens que passaram a vida a viajar à roda do mundo. São duas espécies de lavradores, uns da terra, outros do mar” (HUGO, 1979, p. 48).

4 O bailiado de Guernesey ou Guernsey é constituído pelas ilhas Guernsey, Alderney, Sark, Herm, Jethou, Brecqhou e Lihou, sendo uma dependência da coroa britânica. Está localizado na baía de Saint Malo, distando cerca de 30 milhas da costa da França (Normandia) e aproximadamente 70 milhas do litoral sul do Reino Unido. Guernesey (ou Guernsey em inglês) é a ilha principal, tendo aproximadamente 78 km^2 e uma população de cerca de 60.000 habitantes (vide STATES OF GUERNSEY. *The Bailiwick of Guernsey*).

O texto de Victor Hugo permite a analogia com a frase atribuída a Platão que também aponta para a singularidade supracitada: "Existem três tipos de homens: os vivos, os mortos e os que andam no mar."[5]

Defasadas por séculos, as duas citações exprimem percepções de valorização e admiração aos homens do mar. Mas, quem são os trabalhadores do mar descritos por Victor Hugo? A leitura do clássico em pauta[6] permite identificar personagens ligados ao comércio marítimo, à pesca, bem como ao lado nefasto das atividades marítimas de então, tais como o contrabando e a pirataria.

Além dessas atividades, no Livro Segundo, Capítulo III, intitulado *A velha Língua do Mar*, Victor Hugo mostra a riqueza e singularidade do vocabulário dos homens do mar e aponta para a sua evolução entre os séculos XVII e XIX. Na riqueza da descrição dos termos usados ao longo do período supracitado está, também, presente a referência aos homens do mar que integravam o poder naval de suas respectivas épocas.

> Há quarenta anos, achava-se ainda na boca dos marinheiros de Jersey e de Aurigny o idioma marítimo clássico. Fazia crer que estávamos em plena marinha do século XVII. Um arqueólogo especialista poderia ir estudar ali a antiga linguagem de manobra e de batalha esbravejada por Jean Bart naquele porta-voz que aterrava o Almirante Hidde. [...]. Foi com este idioma extravagante que Duquesne bateu Ruyter, que Duguay-Trouin bateu Wasnaer, e Tourville em 1681 atravessou em pleno dia a primeira galera que bombardeou Argel. Hoje é língua morta. A gíria do mar é outra. Duperré não poderia entender Suffren. (HUGO, 1979, p. 50-51).

O texto supracitado faz referência a alguns dos grandes capitães do mar (alguns dos quais foram também corsários[7]) dos séculos XVII, XVIII e XIX, dentro do contexto em que o autor procura evidenciar a evolução da linguagem dos homens do mar ao longo daqueles séculos. O ponto a ser destacado é que mesmo com o léxico se modificando ao longo do tempo, os homens do mar possuem toda uma linguagem própria, que contribui para a percepção e formação de uma identidade singular, em relação a todas as atividades realizadas em terra.

Ao longo das páginas de *Os Trabalhadores do Mar*, Victor Hugo apresenta ao leitor, por meio de seus personagens, outras características e atividades dos homens do mar do século XIX. Ao descrever seu protagonista, o jovem Gilliatt, o autor enuncia alguns dos predicados de um homem do mar do século XIX:

> À força de trepar aos rochedos, de escalar os declives, de navegar no arquipélago, qualquer que fosse o tempo, de manobrar a primeira embarcação que aparecesse, de arriscar-se de dia e noite nos canais difíceis, tornou-se, sem tirar lucro disso, e só por fantasia e satisfação, um admirável homem do mar. Nasceu piloto. O verdadeiro piloto é o marinheiro que navega mais no fundo que na superfície. […] Naquela pesada chalupa é que ele ia à pesca. [...] Ao cair da noite, atirava a rede às costas [...] e saltava na barca. Daí fazia-se ao mar. (HUGO, 1979, p. 36 e 38).

5 Apesar de aparecer com recorrência em citações relativas a Platão, este autor não conseguiu localizar, na obra daquele filósofo grego, a frase supracitada (Nota do autor).

6 A versão utilizada neste ensaio é a publicada em 1979 pela editora Abril Cultural e cujo texto é a segunda edição da tradução de Machado de Assis, feita em 1866, a qual teve apenas a ortografia revisada (Nota do autor).

7 O termo corsário refere-se ao proprietário de um navio que recebe de um governo uma "carta de corso" para atacar os navios mercantes de outros países. Francis Drake, por exemplo, foi um corsário inglês que chegou a ser feito "Sir" pela rainha Elizabeth I. O termo também é empregado como referência ao navio de guerra, ou mercante armado, utilizado para atacar os navios mercantes inimigos, durante uma situação de conflito militar (BRASIL, 1971, p. 49). Dentre os corsários citados por Victor Hugo estão Jean-Bart e René Duguay-Trouin (1673-1736). Este último comandou uma esquadra de 18 navios, atacou e ocupou a cidade do Rio de Janeiro por dois meses, em 1711, até que fosse pago um resgate no valor de 610.000 cruzados, 100 caixas de açúcar e 200 bois (FILGUEIRAS; MARTINS, 2011, p. 2).

Ao descrever as habilidades de Mess Lethierry, outro personagem central no romance de Victor Hugo, temos a enumeração de uma série de funções exercidas por aqueles que faziam do mar o seu meio e modo de vida:

> Mess Lethierry, o homem notável de Saint-Sampson, era um marinheiro terrível. Tinha navegado muito. Foi grumete, gajeiro, timoneiro, contramestre, mestre de equipagem, piloto, arrais. Agora era armador. Ninguém conhecia o mar como ele. Era intrépido para salvar gente (HUGO, 1979, p. 47).

Em síntese, ao longo do livro, fica patente que os trabalhadores do mar descritos por Victor Hugo são aqueles que integram as marinhas mercantes e de guerra, bem como os pescadores. Além destes, que são os verdadeiros trabalhadores do mar, o clássico em pauta também registra os que vivem dos crimes praticados no mar àquela época, isto é, piratas e contrabandistas.

Identificados os trabalhadores do mar do século XIX e que dão alma ao clássico de Victor Hugo, cabe questionar: Quem são os trabalhadores do Mar do século XXI?

Na ausência de um clássico, tal como o de Victor Hugo, que fosse dedicado aos trabalhadores do mar do século XXI, buscou-se uma aproximação a conceitos que exprimissem as atividades relacionadas ao trabalho no mar no século XXI, e que proporcionassem solidez e respaldo para a analogia a ser realizada. Assim, o conceito de *Seapower*[8], enunciado por Geoffrey Till, o renomado pensador da estratégia naval, autoridade em estudos marítimos, e professor do *King's College*, foi selecionado para uma aproximação ao objetivo de evidenciar quem são os trabalhadores do mar do século XXI.

Geoffrey Till apresenta um conceito que coloca em destaque a relação entre as múltiplas atividades relacionadas com o mar e que conferem a uma nação o melhor (ou pior) uso do mar, visando alcançar objetivos econômicos e militares. Till (2013) conceitua *Seapower* da seguinte forma:

> [...] O *Seapower* é mais do que navios pintados de cinza, com números no costado. [...] O *Seapower* também abrange os aspectos não militares do uso do mar (transporte e seguro marítimo, pesca, construção e reparo naval etc), haja vista que estes aspectos contribuem para o poder naval e também para influenciar o comportamento de outros povos[9] (TILL, 2013, p. 25, tradução nossa).

Com base no conceito supracitado percebe-se que Till aponta como constituintes do *Seapower*, não só a marinha de guerra, mas, também a marinha mercante, a indústria de construção naval, bem como as atividades ligadas à pesca e todos os demais ramos de atividade ligados ao uso do mar.

Mesmo adotando uma abordagem supranacional neste ensaio, isto é, considerar como objeto de estudo os homens e mulheres que labutam no mar, independente de sua nacionalidade, cabe aqui uma aproximação ao conceito de poder marítimo utilizado pela Marinha do Brasil, haja vista que o mesmo contribuirá para melhor identificar os homens do mar do século XXI. Nesse sentido, é pertinente observar como o conceito de poder marítimo, contido na Doutrina Militar Naval (DMN), se aproxima do constructo de Till relativo ao *Seapower*.

8 Mantida a grafia original adotada por Till, ou seja, *Seapower* (Nota do autor).

9 "[...] there is more to seapower than grey painted ships with numbers on the side. […] Seapower also includes the non-military aspects of sea-use (merchant shipping, fishing, marine insurance, ship-building and repair, and so on) since these contribute to naval power and since they can also influence the behaviour of other people in their own right" (TILL, 2013, p. 25).

> O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das *águas interiores*, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais (BRASIL, 2017, p. 1-1).

Em seguida, na própria DMN, são enunciados os elementos[10] que constituem o poder marítimo:

> - o *Poder Naval*; [11]
> - a Marinha Mercante, as facilidades, os serviços e as organizações relacionados com os transportes aquaviários (marítimo e fluvial);
> - a infraestrutura marítima e hidroviária: portos, terminais, eclusas, meios e instalações de apoio e de controle;
> - a indústria naval: estaleiros de construção e de reparos;
> - a indústria bélica de interesse do aprestamento naval;
> - a indústria de pesca: embarcações, terminais e indústrias de processamento de pescado;
> - as organizações e os meios de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar, das *águas interiores* e de seus recursos;
> - as organizações e os meios de exploração ou de aproveitamento dos recursos do mar, de seu leito e de seu subsolo; e
> - o pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar ou com as *águas interiores* e os estabelecimentos destinados a sua capacitação. (BRASIL, 2017, p. 1-1 e 1-2).

Tomando como base o conceito de *Seapower* de Geoffrey Till e o de poder marítimo, contido na DMN, percebe-se que aqueles que, de fato, se fazem ao mar em suas atividades laborais, são os integrantes das marinhas de guerra e mercante, além dos pescadores, bem como aqueles engajados na exploração ou de aproveitamento dos recursos do mar, de seu leito e de seu subsolo.

Desconsiderando aqueles dedicados às atividades ilegais tais com o contrabando e a pirataria, os trabalhadores do mar de Victor Hugo e aqueles do século XXI continuam exercendo basicamente as mesmas atividades. A exceção se encontra naqueles que trabalham para as organizações voltadas para o aproveitamento dos recursos existentes no subsolo marinho, algo que não existia no século XIX.

Uma vez identificados aqueles que trabalharam e trabalham no mar, serão analisadas algumas características das atividades dos trabalhadores do mar dos séculos XIX e XXI, visando identificar as recorrências e singularidades das atividades laborais exercidas em ambos os períodos.

3 CARACTERÍSTICAS DOS TRABALHADORES DO MAR DE ONTEM E HOJE

10 De acordo com a DMN, "os elementos que constituem o Poder Marítimo são os componentes das expressões do Poder Nacional relacionados com a capacidade de utilização do mar e das águas interiores" (BRASIL 2017, p. 1-1).

11 O *Poder Naval* é um dos componentes da *expressão militar do Poder Nacional* e integrante do *Poder Marítimo*, capaz de atuar no mar, nas *águas interiores* e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o *espaço aéreo* sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos *Objetivos Nacionais* de Defesa, identificados na *Política Nacional de Defesa* (PND), conforme as diretrizes estabelecidas pela *Estratégia Nacional de Defesa* (END). O *Poder Naval* compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa. As forças e os meios de apoio não orgânicos da MB, quando vinculados ao cumprimento da missão da Marinha e submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade naval, serão considerados integrantes do *Poder Naval* (*Ibid*., 2017, p. 1-4 e 1-5).

A pesca é a atividade que representa a mais antiga das ligações do homem com o mar, uma conexão de milênios. Por vezes sozinhos, outras vezes em pequenas tripulações, usualmente em embarcações pequenas, os trabalhadores do mar que se dedicam à pesca continuam a desafiar os mares.

Um dos mais belos relatos sobre as atividades e a vida dos pescadores foi expresso por Ernest Hemingway no romance *O Velho e o Mar*. Tendo como cenário o caribe cubano, o leitor é inserido nos pensamento de um homem do mar (o idoso pescador Santiago) e sua invejável têmpera que o faz resistir a uma miríade de dificuldades. Escrito por Hemingway em 1951 e, originalmente, publicado em 1952, *O Velho e o Mar* continua a expressar um contexto factível, haja vista que de acordo com o relatório de 2018 da *United Nations Food and Agriculture Organization (FAO)*, quase 60 milhões de pessoas vivam da pesca ou da aquicultura (FAO, 2018, p. 30). Além disso, segundo os dados de 2018 do *World Wildlife Fund (WWF)*, os pequenos pescadores constituem o principal contingente dos recursos humanos engajados na pesca.[12]

Assim, aqueles que trabalham e vivem da pesca, desde os primórdios dessa atividade, passando pelos vibrantes personagens de Victor Hugo descritos em *Os Trabalhadores do Mar*, até os dias atuais do século XXI, têm como característica comum a árdua labuta diária em embarcações onde, usualmente, a força do mar, se manifesta com maior intensidade, forjando um tipo singular de homem do mar, marcado pela rusticidade e tenacidade.

No que tange às marinhas de guerra, seus integrantes apresentam, nos dois períodos analisados, as seguintes características em comum: longos períodos passados a bordo dos navios; e as situações reais ou de adestramento experimentadas ao longo do tempo de serviço. Estas características tendem a forjar um sólido espírito de corpo, além de contribuir para a utilização de um vocabulário próprio, tal qual o exposto por Victor Hugo. No conjunto, ambas são componentes que reforçam a criação e a percepção de uma identidade própria desses homens do mar.

No século XIX a transição dos navios a vela para os navios a vapor, aumentou a capacidade de permanência no mar dos navios, bem como possibilitou melhores condições de saúde, higiene e alimentação para as tripulações.

No entanto, os períodos de afastamento continuaram a ser uma realidade presente, bem como os constantes exercícios e operações voltadas para o adestramento daqueles que constituem o recurso humano do poder naval de uma nação. Ao longo do século XX e neste início do século XXI esta realidade se fez (e se faz) presente com mais intensidade. A profissionalização dos homens do mar que integram as marinhas de guerra é cada vez maior e as marinhas que, verdadeiramente, ostentam esse nome investem recursos de monta na formação de seus recursos humanos.

No século XXI, as ameaças que os integrantes das marinhas de guerra se preparam para enfrentar estão inseridas em um espectro que perpassa o clássico estado de beligerância entre Estados e suas respectivas marinhas, estendendo-se ao combate à pirataria, tráfico de seres humanos, contrabando e roubo de cargas. Estas três últimas ameaças são, usualmente, enfrentadas pelas Guardas Costeiras, utilizadas por vários Estados (exemplos elucidativos são a *U.S. Coast Guard* dos Estados Unidos da América e a *Prefectura Naval* da República Argentina). É interessante observar que todas essas ameaças estão ativas, em maior ou menor grau, tanto no contexto do século XIX quanto naquele em que estamos inseridos, isto é, o século XXI. É também pertinente evidenciar que o termo "pirataria" é utilizado neste ensaio em consonância com a definição de pirataria contida no artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS[13]).

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

> a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins

12 A WWF aponta que 90 % dos pescadores são aqueles voltados para as atividades de pequena escala (vide WORLD WILDLIFE FUND - WWF. *Working for Sustainable Fishing*).

13 *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) (Nota do autor).

> privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
>
> i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
>
> ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
>
> b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
>
> c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b)[14] (UNCLOS, p. 60-61, tradução nossa).

O ponto a ser destacado é que o poder naval, com os homens e mulheres que o constituem, é a expressão de poder que enfrenta as ameaças supracitadas, e garante o poder marítimo de uma nação. Esse elo entre o poder naval e o poder marítimo é uma realidade histórica, que pode ser expressa pelas célebres palavras de Lord Haversham[15] proferidas no parlamento inglês em 1707:

> A relação de proximidade e de mútua influência, entre a esquadra e o comércio, impede a sua separação. O comércio é a mãe dos seus marinheiros; seus homens do mar são a essência vital da sua esquadra; a qual é a segurança e a proteção do seu comércio. Ambos constituem a riqueza, força, segurança e glória da Grã-Bretanha[16] (HAVERSHAM *apud* TILL, 2013, p. 89, tradução nossa).

Essa ligação intrínseca é refletida em algumas características comuns entre os recursos humanos que integram as marinhas de guerra e a mercante. Os integrantes das tripulações dos navios da marinha mercante, ligados às atividades de comércio ou de transporte de passageiros, tanto no século XIX quanto nos séculos XX e XXI, constituem um segmento de trabalhadores do mar que compartilham muitos dos avanços e dificuldades experimentados pelos integrantes das marinhas de guerra. Além do jargão próprio dos homens do mar, os mercantes têm como características, inerentes ao seu trabalho, os longos e recorrentes períodos de afastamento de suas famílias e lares.

De acordo com os dados da *International Chamber of Shipping (ICS)*, os integrantes do segmento mercante somam mais de um milhão e seiscentos mil homens e mulheres que tripulam navios dos mais

14 "(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)." (UNCLOS, p. 60-61).

15 Sir John Thompson of Haversham foi um dos *Lords Commissioners of the Admiralty* entre 1699 e 1701 (vide THE HISTORY OF PARLIAMENT. Member Biographies. *Thompson, Sir john, 1st Bt. (1648-1710), of Haversham, Bucks. And Upper Gatton, Surr*).
As palavras aqui citadas ficaram conhecidas como o discurso "*Your Fleet your Trade*" e são utilizadas com recorrência por estudiosos do poder naval e do poder marítimo para evidenciar a ligação intrínseca entre ambos (Nota do autor).

16 "Your Fleet and your trade have so near a relation and such mutual influence on each other, they cannot be separated; your trade is the mother and nurse of your seamen: your seamen are the life of your fleet: and your fleet is the security and protection of your trade: and both together are the wealth, strength, security and glory of Britain" (HAVERSHAM *apud* TILL, 2013, p. 89).

variados tipos.[17] Esse contingente está, portanto, diretamente ligado ao comércio marítimo, que cresce de forma recorrente. Se no passado os mares e oceanos eram barreiras, hoje eles são conectores entre nações. Segundo os dados disponibilizados pela *ICS,* cerca de 90 % do comércio mundial é feito por via marítima, existindo atualmente mais de 50.000 navios mercantes em operação.[18]

Esses números são decorrentes dos avanços tecnológicos que fizeram com que o transporte pelo modal marítimo se tornasse mais rápido, barato e eficiente. Os dados da *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, compilados na *Review of Maritime Transport 2018*, apontam que no período compreendido entre 1980 e 2017, o comércio marítimo praticamente triplicou, passando, respectivamente, de cerca de 3,7 trilhões para quase 11 trilhões de toneladas transportadas (UNCTAD, 2018, p. 5).

Em síntese, matéria prima, *commodities*, bens manufaturados, alimentos, petróleo, gás e uma miríade de outros produtos são transportados por navios. Os homens e mulheres que guarnecem esses milhares de navios são aqueles que viabilizam o comércio global, e impulsionam as economias nacionais. São também aqueles que sofrem as consequências das ameaças presentes aos homens do mar, seja na forma de conflitos entre Estados (quando as respectivas frotas mercantes dos beligerantes se transformam em alvos para suas respectivas marinhas de guerra), seja enfrentando as ameaças decorrentes da pirataria e do roubo de cargas. Essas ameaças, tal como no século XIX, continuam presentes para os homens do mar do século XXI.

Em 2018, o *International Maritime Bureau*[19] *(IMB)* registrou 174 incidentes envolvendo a pirataria e roubo armado no mar.[20] A ocorrência destes incidentes se deu, majoritariamente, em três áreas: ao largo da costa da Somália; no Golfo da Guiné; e no Mar do Sul da China, ao longo do litoral da Indonésia, Malásia e Singapura.

É pertinente recordar que a pirataria, historicamente, tem alguns fatores causais recorrentes, dentre eles:

- navios mercantes transportam cargas valiosas e são, também, ativos que valem muito para seus proprietários;

- usualmente as rotas mercantes passam por pontos focais, isto é, pontos para os quais convergem as rotas mercantes. Como exemplos desses pontos focais podemos citar os Estreitos de Hormuz, Bóforos, Dardanelos e Malaca, o Cabo da Boa Esperança, o Canal de Suez, o Canal do Panamá, o Golfo da Guiné etc (CHALK, 2009). Esses pontos focais, dada a concentração de navios mercantes, facilitam a pirataria em águas jurisdicionais de Estados fracos, ou incapazes de enfrentar essas ações com seus próprios recursos; e

- fatores econômicos e sociais também atuam como fatores causais quando populações de Estados falidos, ou que passam por graves crises econômicas, são compelidas a buscar uma fonte de recursos para sua sobrevivência. Esse contexto favorece o aparecimento de autênticas organizações criminosas que se utilizam dessas populações para obter lucros com essa atividade. O Caso da pirataria nas águas do oceano Índico, circunvizinhas à Somália, é emblemático desse fator causal. Um relatório preparado pelo *Council on Foreign Relations (CFR)*, intitulado *Combating Maritime Piracy*, sintetiza o que ocorreu na Somália:

A pirataria somali emergiu com vigor logo após a queda do ditador Mohamed Siad Barre,

17 De acordo com a *International Chamber of Shipping (ICS)*, a estimativa de pessoal trabalhando em navios mercantes é de 1.647.500 homens e mulheres (vide INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING. *Number and Nationality of World's Seafarers*).

18 Vide INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS). *Shipping and World Trade*.

19 O *International Maritime Bureau (IMB)* é uma divisão especializada da *International Chamber of Commerce (ICC)* (vide INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC). *International Maritime Bureau*).

20 Vide INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC). International Maritime Bureau. *Piracy & Armed Robbery News & Figures*.

> um ditador que governava o país com mão de ferro e foi deposto em 1991. A Somália mergulhou em uma guerra civil e poder do Estado rapidamente deixou de existir. Com a ausência de qualquer autoridade governamental, as frotas pesqueiras estrangeiras começaram a explorar os recursos pesqueiros da Zona Econômica Exclusiva da Somália. Pescadores locais responderam armando-se, apresando traineiras de pesca estrangeiras e cobrando multa ou resgate de alguns milhares de dólares para sua libertação. "Mas os pescadores logo perceberam que multar a pesca ilegal era mais lucrativo do que pescar", escreveu Jeffrey Gettleman, do New York Times, em um ensaio de 2010 para a New York Review of Books. "Em meados da década de 2000", escreveu ele, "muitos pescadores de meio período haviam se graduado em pirataria em tempo integral"[21] (CFR, 2012, p. 2, tradução nossa).

Nesse contexto, para fazer frente a ameaças como a pirataria, bem como ao tráfico de seres humanos, contrabando e roubo de cargas é necessária a cooperação entre os Estados que se defrontam com essas ameaças. Essa cooperação, diretamente relacionada com a segurança dos homens e mulheres que trabalham no mar é, usualmente, articulada por organizações como a *International Maritime Organization (IMO)*.

O ponto a ser destacado é que as ameaças à segurança marítima guardam semelhança com aquelas do século XIX, descritas de forma indireta por Victor Hugo em *Os trabalhadores do Mar*. No entanto, os recursos de que dispõem a maioria dos Estados do século XXI, em termos de meios para coibir os ilícitos em suas águas jurisdicionais, seja por meios próprios ou em decorrência de acordos bilaterais e multilaterais, permitem um incremento da segurança dos homens e mulheres que integram as frotas mercantes nacionais.

Correlata à questão da segurança pessoal e material, cabe destacar que os avanços tecnológicos, bem como a legislação reguladora relativa à construção de navios e dotação de equipamentos de segurança a bordo, resultaram em um menor número de avarias como incêndios, explosões e alagamentos e consequentemente, contribuíram para a redução do número de fatalidades.

De acordo com os dados da *International Chamber Of Shipping*[22], mesmo com o aumento da tonelagem de carga transportada, o número de mortes nos navios envolvidos com o comércio marítimo vem sendo reduzido, ano após ano, desde 2009. Isso é decorrente tanto do preparo cada vez melhor dos profissionais marítimos, quanto dos já mencionados avanços da tecnologia de construção naval e da sua correspondente legislação reguladora.

No que tange aos segmentos laborais até aqui discutidos, três aspectos singulares, em relação ao século XIX, devem ser ressaltados: a mudança nas condições de conforto e habitabilidade dos navios; a crescente participação de mulheres a bordo dos navios mercantes e de guerra; e as preocupações ambientais.

As condições de habitabilidade e conforto a bordo são fatores que diferenciam os navios do século XXI em relação aos demais períodos pregressos. No passado, essas condições eram mínimas, tanto nos navios de guerra quanto nos mercantes. Essa realidade foi exposta por Samuel Johnson, escritor inglês do século XVIII: "[...] estar em um navio é como estar em uma prisão, com a possibilidade de se afogar. [...] Um presidiário tem mais espaço, melhor alimentação e, geralmente, melhor companhia"[23] (JOHNSON *apud* BOSWELL, 1906, p. 215, tradução nossa).

---

21 Somali piracy emerged as a potent force shortly after the regime of longtime Somali dictator Major General Mohamed Siad Barre collapsed in 1991. With the absence of any central governing authority, commercial fishing fleets began to exploit the country's coastline. Local fishermen responded by arming themselves, boarding illegal trawlers, and charging a fine of a few thousand dollars. "But the fishermen soon realized that the fishing fine was more lucrative than the fish," the New York Times' Jeffrey Gettleman wrote in a 2010 essay for the New York Review of Books. By the mid-2000s, he wrote, "many part-time fishermen had graduated to full-time piracy." (CFR, 2012, p. 2).

22 Vide INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS). *Lives Lost at Sea*.

23 "[...] for being in a ship is being in a jail, with the chance of being drowned … A man in a jail has more room, better food, and commonly better company" (JOHNSON *apud* BOSWELL, 1906, p. 215).

Samuel Johnson expressou a percepção que boa parte da sociedade inglesa tinha das tripulações dos navios da *Royal Navy* àquela época. Nos navios a vela dos séculos XVIII e XIX, bem como nos primeiros navios a vapor, o conforto era algo inexistente, principalmente para as tripulações.

Já os navios no século XXI apresentam arranjos completamente diferentes em suas condições de conforto, higiene e habitabilidade. Conforme aponta Geoffrey Till, até mesmo a *Royal Navy*, uma das marinhas mais espartanas em termos de conforto para as tripulações, reviu esta questão em seus mais recentes meios navais construídos e em construção.

> A atenção dispensada à qualidade de vida e acomodações dos novos contratorpedeiros Tipo 45 da *Royal Navy*[24] mostra que o conforto da tripulação está sendo considerado como um elemento, cada vez mais importante, no projeto de um navio de guerra. Embora os mais velhos possam olhar com desconfiança para espelhos, tomadas de secador de cabelos e máquinas de café, estes itens são, agora, considerados essenciais nos modernos navios de guerra modernos. Esta é a nova realidade[25] (TILL, 2013, p. 92, tradução nossa).

A mesma realidade se faz presente em relação ao conforto nos navios mercantes, haja vista que as mudanças nas expectativas sociais em relação ao ambiente de trabalho, fizeram com que os armadores demandassem que a tecnologia da construção naval atendesse a essas expectativas. No entanto, um aspecto que não pode ser ignorado é aquele que relaciona a tecnologia com a redução das tripulações. Se a tecnologia permitiu melhores condições de conforto e habitabilidade, ela também possibilitou a maior automação dos diversos sistemas e subsistemas componentes de um moderno navio, com a consequente redução do número de tripulantes necessários para operá-los.

Essa situação traz benefícios para os armadores e para as marinhas de guerra, em termos de redução de custos com pagamento de pessoal, uma vez que o efetivo se torna menor. No entanto, tripulações reduzidas em navios operando continuamente por longos períodos – 6 meses, por exemplo – geram efeitos deletérios sob o pessoal embarcado nesses navios. O desgaste mental e o isolamento são sobremaneira distintos daquele experimentado pelos homens do mar do século XIX. Paralelamente, os gastos com a formação de recursos humanos se tornam maiores, haja vista que as tripulações passam a ser constituídas por pessoal cada vez mais especializado. Geoffrey Till aponta para essa realidade vivenciada pelas modernas marinhas de guerra, e que guarda semelhança com o que ocorre nos navios mercantes:

> As tripulações dos navios da marinha são cada vez menores, mas pode-se argumentar que as vidas desses tripulantes são mais estressantes do que eram antes dessa tendência de redução, uma vez que, atualmente, as tripulações se defrontam com uma ampla gama de tarefas e desafios tecnológicos (desde a guerra de alta intensidade, até as ações contra a pirataria e o tráfico de seres humanos)[26] (TILL, 2013, p. 91, tradução nossa).

O ponto a ser destacado é que proporcionar melhores condições de conforto e habitabilidade a bordo dos navios do século XXI é algo que não pode ser desconsiderado por nenhuma marinha ou

24 São os mais modernos contratorpedeiros da *Royal Navy*. Construídos pela *BAE Systems Marine*, os seis navios adquiridos, deslocam cerca de 8.000 toneladas, cada um tendo uma tripulação de 190 militares. O primeiro navio da classe (*HMS Daring*) foi incorporado em 2009. (vide ROYAL NAVY. *Type 45 Destroyer*).

25 "The attention paid to the size and quality of living and sleeping accommodation in the Royal Navy's new Type 45 Destroyer shows that crew comfort is properly regarded as an increasingly important element in warship and submarine design. While old timers might look askance at the mirrors, hairdryer plugs and coffee machines now regarded as essential in modern warships, this is the new reality" (TILL, 2013, p. 92).

26 "The crews of navy ships are often smaller, but it can be argued that the lives of the survivors are more stressful than they were because they face greatly enhanced technological challenges and a wider range of tasks (everything from high-intensity war though piracy to dealing with desperate victims of the people-smuggling trade)" (TILL, 2013, p. 91).

armador, haja vista que, conforme destaca Geoffrey Till, as pesquisas de opinião realizadas em todo o mundo mostram que a satisfação com o ambiente de trabalho, mais do que a remuneração, é o mais importante fator a ser considerado na retenção de pessoal qualificado (TILL, 2013, p. 92).

No que tange à participação feminina, integrando as tripulações de navios mercantes, a *International Transport Workers' Federation*[27] aponta que cerca de 2% do efetivo embarcado em navios é constituído por mulheres (aproximadamente 23.000). Mesmo sendo ainda uma minoria, a inserção feminina a bordo dos navios, no século XXI, é algo completamente distinto da realidade descrita por Victor Hugo em *Os trabalhadores do Mar*.

A personagem feminina da obra de Victor Hugo é Déruchette, criada pelo tio Lethierry com os mais ricos mimos dados a uma mulher jovem do seu tempo. Os objetivos do tio para com Déruchette, a quem considerava como filha, eram os mais sinceros de sua época para o trato com a posição feminina. É interessante observar que na descrição das aspirações relativas ao futuro da sobrinha, Victor Hugo aponta que Lethierry buscava para a jovem um marido que fosse, também, um homem do mar e pudesse conduzir a *Durande*, o barco a vapor de sua propriedade.

> Imaginava um marido para Déruchette que fosse também marido de Durande. Queria de um lance prover as duas filhas. Queria que o companheiro de uma fosse o piloto da outra. Que é um marido? É o capitão de uma viagem. Por que motivo não dar um só capitão ao navio e a filha? O casal obedece às marés. Quem sabe guiar uma barca sabe guiar uma mulher. Ambas são sujeitas à lua e ao vento (HUGO, 1979, p.79).

A descrição acima retrata a expectativa social em relação à mulher na Europa do século XIX, isto é, o lugar da mulher virtuosa era em sua casa, sob o "comando" do marido. Nada mais diferente do que a realidade que se apresenta no século XXI, em que as mudanças podem ser percebidas quando se constata o número crescente de mulheres trabalhando na área marítima.

É também relevante observar que no período compreendido entre os primórdios das grandes navegações até meados do século XX, a presença feminina nas tripulações de navios de guerra e mercante era proibida, além de ser sinônimo de má sorte (WELSH, 2018). É possível inferir que essa proibição, bem como a superstição a ela associada, estivesse ligada ao fato de que em uma tripulação majoritariamente masculina, confinada a bordo por meses, a presença feminina pudesse desencadear problemas disciplinares, além de risco para a própria mulher.

No entanto, essa relação com o feminino era paradoxal, pois as figuras de mulheres, entalhadas nas proas dos navios a vela, eram sinônimos de boa sorte (WELSH, 2018). Do mesmo modo, a cerimônia de batizar um navio, tendo uma mulher como a madrinha, faz parte das tradições que conferem sorte a um navio.

De todo modo, conforme exposto, a *International Transport Workers' Federation*[28] aponta que aproximadamente 23.000 mulheres trabalham a bordo de navios mercantes ou de passageiros. No que tange às marinhas de guerra, vários países passam a ter um contingente feminino crescente, com a participação de mulheres a bordo de seus navios, incluindo aqueles meios navais, onde o espaço e a privacidade são ainda mais restritos, como é o caso dos submarinos.[29]

Quanto às questões ambientais é importante destacar que o modal de transporte marítimo é aquele que apresenta a melhor eficiência em termos de emissão de Dióxido de Carbono (CO_2) por tonelada

27 Vide INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION. *Women Seafarers*.

28 Vide INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION. *Women Seafares*.

29 Como exemplo dessa tendência é possível citar a *U.S. Navy* que, desde 2010, passou a ter oficiais do sexo feminino a bordo de seus submarinos. Em 2015, foram selecionadas as 38 primeiras praças do sexo feminino para iniciar o curso de formação na *Basic Enlisted Submarine School*, localizada em Groton, Connecticut (vide UNITED STATES NAVAL INSTITUTE, 2015).

de carga transportada. O modal aéreo, por exemplo, apresenta uma emissão de CO_2, por tonelada de carga transportada, 90 vezes maior que o modal marítimo. Já o modal terrestre rodoviário apresenta uma emissão, em média, 16 vezes maior que o marítimo.[30]

O ponto a ser destacado é que o modal marítimo é que apresenta menor agressão ao ambiente, em relação à emissão de CO_2 por tonelada de carga transportada. No entanto, a escala da indústria de transporte marítimo, isto é, o quantitativo de navios em operação faz com que o transporte marítimo seja responsável por cerca de 3 % da emissão global de CO_2.[31]

A questão ambiental também se reflete no trabalho dos homens do mar engajados nas atividades pesqueiras. A pesca é fonte de renda e de alimentos para uma população mundial que cresce ano após ano. De acordo com o relatório de 2018 da *United Nations Food and Agriculture Organization (FAO)*, o consumo global, per capita, de peixe passou de 9.0 kg no início da década de 1960, para 20,2 kg em 2015 (FAO, 2018, p. 2). Além disso, o relatório em pauta aponta que, em 2016, quase 60 milhões de pessoas estavam engajadas nas atividades pesqueiras ou da aquicultura (FAO, 2018, p. 30). No entanto, a pesca predatória, bem como a redução das atividades pesqueiras em função da poluição marinha, em algumas áreas marítimas, são fatores que afetam milhões de pessoas.

Por fim, este ensaio chega ao grupo ou categoria profissional que talvez represente a singularidade dos trabalhadores do mar do século XXI em relação àqueles descritos por Victor Hugo no século XIX. As linhas seguintes discorrem, sucintamente, sobre aqueles que trabalham na exploração ou no aproveitamento dos recursos existentes no leito e no subsolo marinho, notadamente o petróleo e o gás.

Com mais de 1.400 plataformas em operação em todo o planeta, produzindo cerca de um terço da demanda mundial de petróleo e gás (BRIXEY-WILLIAMS, 2015). Esse segmento da economia global congrega toda uma estrutura voltada para a operação, manutenção das plataformas, bem como para o transporte, armazenamento e processamento do petróleo e gás extraídos do subsolo marinho. Em 2018, as principais regiões em que se concentravam as plataformas de petróleo eram: o mar do norte (184 plataformas); o golfo do México (175); golfo pérsico (159); o Leste (155) e o sudeste asiático (152); o litoral mexicano (88); a África atlântica (75); o sul da Ásia (58); e o litoral brasileiro (51) (Vide STATISTA, 2018).

Um aspecto que não pode passar despercebido é que essas atividades *offshore*, notadamente aquelas realizadas em plataformas de petróleo, estão entre as de maior risco para a segurança pessoal (WEBLEY, 2010). Embora incidentes catastróficos não sejam usuais, a sua ocorrência tem, quase sempre, como consequência a morte de pessoas, bem como desastres ambientais. Um exemplo desse tipo de tragédia foi a explosão ocorrida, no dia 20 de abril 2010, na plataforma *Transocean's Deepwater Horizon*, no golfo do México, em que 11 trabalhadores perderam a vida e um vazamento contínuo de petróleo ocorreu até o dia 15 de julho daquele ano. As águas do golfo do México receberam cerca de 3,19 milhões de barris de petróleo, no que foi o pior caso de vazamento de óleo no mar, da história da indústria petrolífera (Vide OCEAN PORTAL, 2018).

O pior acidente em termos perdas de vidas ocorreu em julho de 1988, na explosão da plataforma *Piper Alfa*, no mar do norte. De acordo com um relatório da OFFSHORE TECHNOLOGY (2018), naquele trágico acidente, morreram 167 das 226 pessoas que trabalhavam, na plataforma.[32] No Brasil, o incêndio seguido de explosão da plataforma de Enchova, na bacia de campos, em agosto de 1984, custou as vidas de 42 pessoas.[33] Eventos similares a estes são bem documentados e evidenciam o risco à segurança dos que trabalham nessa atividade.

30 Vide INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS). *Comparison of CO2 Emissions by Different Modes of Transport*.

31 *Ibid*.

32 Vide OFFSHORE TECHNOLOGY.COM. *The world's worst offshore oil rig disasters*.

33 *Ibid*.

Além disso, os homens e mulheres que trabalham nas plataformas e nos navios dedicados à sua operação e produção enfrentam jornadas de trabalho de 12 horas por dia, durante duas semanas contínuas, podendo chegar a 28 dias, quando trabalhando em navios de apoio, seguidos de igual período de repouso. O ponto a ser destacado é que aqueles que trabalham nas atividades *offshore* são trabalhadores que passam metade do ano no mar e, consequentemente, passam por períodos recorrentes de afastamento de seus lares, estando engajados em atividades laborais técnicas e, usualmente, de risco.

Um último ponto a ser destacado, comum a todas as atividades discutidas neste ensaio, porém inexistente para os homens do mar de Victor Hugo, é aquele relacionado com a legislação trabalhista relativa ao trabalho no mar. Desde 1920, a Organização Internacional do Trabalho (OIT)[34] aprovou mais de 70 instrumentos legais relativos ao trabalho marítimo.[35] Conforme exposto, milhões de pessoas labutam diretamente no mar. No caso da marinha mercante, por exemplo, temos tripulações constituídas por homens e mulheres de diferentes nacionalidades, que trabalham em navios de diferentes bandeiras e distintos proprietários. Esse contexto, além das condições e riscos inerentes ao trabalho no mar aqui apontados, poderia colocar esses trabalhadores do mar em condições de exploração, descumprimento ou inexistência de contratos entre patrão-empregado, não pagamento de salários e outras inúmeras formas de abusos. Assim, a OIT, tem provido uma série de convenções cujo propósito é garantir condições decentes de trabalho para aqueles que labutam no mar.

Em 2006, a OIT aprovou a Convenção do Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Convention – MLC*), consolidando e atualizando as convenções anteriores, relativas ao trabalho marítimo. No seu preâmbulo, a MLC deixa claro esse propósito ao fazer referência direta às seguintes convenções anteriores que foram então unificadas:

> – Convenção (nº 29) sobre o Trabalho Forçado, 1930;
> – Convenção (nº 87) sobre a Liberdade Sindical e a Proteção do Direito Sindical, 1948;
> – Convenção (nº 98) sobre o Direito de Organização e de Negociação Coletiva, 1949;
> – Convenção (nº 100) sobre a Igualdade de Remuneração, 1951;
> – Convenção (nº 105) sobre a Abolição do Trabalho Forçado, 1957;
> – Convenção (nº 111) sobre a Discriminação (emprego e profissão), 1958;
> – Convenção (nº 138) sobre a Idade Mínima de Admissão ao Emprego, 1973; e
> – Convenção (nº 182) sobre as Piores Formas de Trabalho das Crianças, 1999 (MLC, 2006, p. 1, Tradução nossa).[36]

A MLC entrou em vigor em 2013, quando foi alcançado o estipulado em artigo VIII: "A Convenção entrará em vigor doze meses após o registro da ratificação de, pelo menos, 30 membros representando, no total, pelo menos 33 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial"[37] (MLC, 2006, p. 6, tradução nossa).

Em síntese, a MLC estabeleceu requisitos mínimos para as condições de trabalho a bordo, tais como: horas de trabalho e repouso; acomodações; alimentação; saúde etc. Assim, a MLC é apontada como o quarto pilar no regime de regulação internacional das atividades marítimas, juntamente com as seguintes convenções: *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*; *Interna-*

34 Em inglês, *International Labour Organization* (ILO) (Nota do autor).

35 Vide INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. *International Labour Standards on Seafarers*.

36 "The Forced Labour Convention, 1930 (No. 29); the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87); the Right to Organize and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98); the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100); the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105); the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111); the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138); the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182)" (MLC, 2006, p. 1).

37 "This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of a 33 per cent" (MLC, 2006, p. 6.).

tional Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW); e *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)* (CHRYSSANTHAKOPOULOS, 2014).

Cabe aqui uma breve remissão a esses três outros pilares da regulação internacional sobre as atividades marítimas. A SOLAS, em sua primeira versão, data de 1914 e foi uma reação ao afundamento do *Titanic* em 1912. Desde então, suas sucessivas atualizações (1929, 1948, 1960 e 1974) tiveram como propósito estabelecer padrões mínimos para a construção de navios, para a dotação de equipamentos de segurança e proteção, bem como para a operação segura de navios mercantes e de passageiros (SOLAS, 1974).[38]

A STCW foi adotada em 1978, entrando em vigor em 1984, sendo periodicamente revisada. Seu propósito é "promover a segurança da vida humana e da propriedade no mar, bem como a proteção do meio ambiente marinho por meio do estabelecimento, em comum acordo, de padrões de treinamento, certificação e serviço de quartos para marítimos"[39] (STCW, 1978, tradução nossa).

A MARPOL é a principal convenção internacional voltada para a prevenção da poluição do ambiente marinho por navios. Foi adotada em novembro de 1973, sendo periodicamente atualizada. Seu propósito é estabelecer regras para prevenir e minimizar a poluição marinha por óleo e outras substâncias danosas oriundas de navios (MARPOL, 1973).[40]

Com a SOLAS, STWC, MARPOL e a MLC, a regulação internacional passou a englobar: a segurança, qualificação profissional, prevenção da poluição ambiental e legislação trabalhista para atividades marítimas. Isso representa um avanço contínuo no gerenciamento das questões afetas ao uso do mar pela comunidade internacional.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mar, essa massa líquida que ocupa cerca de 70 % da superfície da Terra é objeto de fascínio, admiração, respeito e até mesmo temor por parte da humanidade. É também fonte de alimentos e recursos energéticos, além de via de comunicação e transporte histórica entre povos, nações e Estados. No entanto, são os homens e mulheres que se lançam às águas que viabilizam todo o potencial que o mar pode oferecer.

Todos os segmentos laborais aqui abordados congregam homens e mulheres que, tal como os trabalhadores do mar de Victor-Hugo, impulsionam as economias de inúmeros países. O foco do ensaio, tal como delimitado na sua Introdução, está nos homens e mulheres que efetivamente se fazem ao mar em suas atividades laborais. Essa delimitação excluiu da análise efetuada segmentos que trabalham, por exemplo, na indústria de construção naval, nos centros de pesquisas ligados ao mar e nos portos. No entanto, a delimitação em pauta, foi adequada ao objetivo proposto, isto é, evidenciar e analisar aqueles que trabalharam e trabalham no mar, respectivamente no século XIX e XXI, tendo como eixo analítico e comparativo as características das atividades laborais exercidas em ambos os períodos.

Nas atividades aqui, sumariamente, comentadas estão presentes traços e características que conferem especificidades aos trabalhadores do mar do século XXI, em relação aos seus congêneres

38 Vide INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*.

39 "[…] promote safety of life and property at sea and the protection of the marine environment by establishing in common agreement international standards of training, certification and watchkeeping for seafarers" (Vide INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978*).

40 Vide INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL, 1973)*..

descritos por Victor Hugo. As principais diferenças entre as categorias analisadas, nos dois períodos considerados, podem ser sumarizadas nos seguintes pontos:

- os avanços tecnológicos possibilitaram o incremento do volume de carga transportada, a redução dos custos do transporte marítimo, bem como a redução das emissões de poluentes;
- desde o início do século XX, a crescente demanda por recursos energéticos incentivou o desenvolvimento de tecnologias que possibilitaram o aproveitamento dos recursos existentes no leito e no subsolo marinho, notadamente o petróleo e o gás;
- as questões ambientais ganharam relevância desde o último quarto do século XX; e
- além disso, no que tange à composição da força de trabalho dessas atividades, observou-se outra singularidade relativa aos trabalhadores do mar do século XXI, qual seja: a crescente participação do gênero feminino em atividades a bordo dos navios, incluindo aqui o efetivo, cada vez maior, de mulheres nas marinhas de guerra das grandes potencias navais do século XXI. A mesma tendência é observada em segmentos da marinha mercante e nas atividades *offshore*.

No entanto, no que tange às demais atividades, ameaças e riscos, foram identificados pontos comuns, isto é, de continuidade e similaridade ao longo da moldura temporal delimitada no ensaio. Assim, os trabalhadores do mar. de ontem e hoje apresentam características em comum, entre as quais se destacam: a linguagem própria; a valorização das tradições; a capacidade de aceitar e gerenciar o afastamento de seus entes queridos; o sempre presente risco à segurança pessoal; e um sentimento de pertencimento a uma categoria única de trabalhadores.

Subjacente a todas essas características está presente o ambiente de trabalho, ou seja, o mar que, em muitas das atividades aqui analisadas, torna-se o local em que, por boa parte do tempo, se encontra a morada dos homens e mulheres que integram as marinhas de guerra e mercante, bem como labutam nas atividades relacionadas à pesca e a explotação e exploração dos recursos do solo e subsolo marinhos. Em outras palavras, os navios, embarcações e plataformas se convertem, também, nas suas "residências", ainda que temporárias, haja vista o tempo que as tripulações trabalham e convivem a bordo. Privados, por longos períodos, do convívio com suas famílias, porém convivendo de forma diária com seus companheiros de trabalho, ocorre, usualmente, o processo de conversão de colegas em amigos e de amigos em irmandade.

Jornadas de trabalho de semanas, períodos de confinamento e afastamento da família, desgaste físico decorrente das condições de mar (fator acentuado quando as condições meteorológicas se tornam desfavoráveis, com a ocorrência de tempestades e ventos fortes), tudo isso faz com que os trabalhadores do mar, homens e mulheres, mesmo no século XXI, sejam testados diariamente. Nesse sentido, um avanço constante é aquele representado pela legislação trabalhista, em que a Organização Internacional do Trabalho (OIT) aprovou, desde 1920, mais de 70 instrumentos legais relativos ao trabalho marítimo.[41] Conforme exposto, estas convenções foram consolidadas e atualizadas, em 2006, na Convenção do Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Convention – MLC*) e conferem aos trabalhadores do mar uma legislação trabalhista que reconhece a singularidade das suas atividades e procura proporcionar compensações e atrativos para aqueles que labutam no mar. É pertinente destacar que, no momento em que este ensaio é finalizado, isto é, abril de 2019, 92 países tinham ratificado a

41 Vide INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION (ILO). *International Labour Standards on Seafarers*.

MLC[42] que, em síntese, é tanto um avanço na legislação trabalhista, quanto um reconhecimento às especificidades do trabalho no mar.

No conjunto, esses homens e mulheres que desafiam o mar no século XXI, protegendo e/ou gerando riqueza para seus países, constituem uma categoria de trabalhadores que independente das respectivas nacionalidades fazem jus a frase atribuída a Platão e citada neste ensaio: "Existem três tipos de homens: os vivos, os mortos e os que andam no mar."

42 Vide INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION (ILO). *Ratifications of MLC, 2006*.

REFERÊNCIAS

BOSWELL, James. *The Life of Samuel Johnson*. Londres: Richard Clay & Sons, 1906. Disponível em: <https://ia801409.us.archive.org/24/items/lifeofsamueljohn00boswuoft/lifeofsamueljohn00boswuoft.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2019.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. *Fatos da História Naval*. Rio de Janeiro, 1971.

BOSWELL, James. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. *Doutrina Militar Naval (DMN)*. Brasília: 2017.

BRIXEY-WILLIAMS, Sebastian. Where are the world's oil rigs? (October 22, 2015). Disponível em: <https://www.weforum.org/agenda/2015/10/where-are-the-worlds-oil-rigs/>. Acesso em: 6 abr. 2019.

CALDAS, Thais Evangelista de Assis. *Os Argonautas, de Apolônio de Rodes, e a tradição literária*. In: Codex – v.1, n.2, 2009, p. 85-104.

CHALK, Peter. *Maritime Piracy Reasons, Dangers and Solutions. Testimony presented before the House Transportation and Infrastructure Committee, Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation on February 4, 2009*. Disponível em: <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/testimonies/2009/RAND_CT317.pdf>. Acesso em: 6 abr. 2019.

CHRYSSANTHAKOPOULOS, Charris. *A Student Perspective: The four pillars of the international regulatory regime for quality shipping and the Greek paradigm*. In: Maritime at Greenwich (April 14, 2014). Disponível em: <https://maritimeatgreenwich.wordpress.com/2014/04/14/a-student-perspective-the-four-pillars-of-the-international-regulatory-regime-for-quality-shipping-and-the-greek-paradigm/>. Acesso em: 3 abr. 2019.

COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS (CFR). *Combating Maritime Piracy* (*March 23, 2012)*. <https://www.cfr.org/backgrounder/combating-maritime-piracy>. Acesso em: 8 abr. 2019.

FILGUEIRAS, Carlos Alberto Lombardi; MARTINS, Ricardo Vieira. *A Invasão Francesa ao Rio de Janeiro em1711 sob a análise da Cartografia Histórica*. In: I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, Paraty, 2011. Disponível em: <https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio/MARTINS_RICARDO_V_E_FILGUEIRAS_CARLOS_ALBERTO_L.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2019.

GUERNSEY INFORMATION CENTRE. *Victor Hugo*. Disponível em: <http://www.visitguernsey.com/victor-hugo>. Acesso em: 17 mar. 2019.

HEMINGWAY, Ernest. *O Velho e o Mar*. 88ª ed. Rio de janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

HOMERO. *Odisseia*. Trad. Manuel Odorico Mendes. 3ª Reimpressão. São Paulo: Martin Claret, 2010.

HUGO, Victor-Marie. *Os Trabalhadores do Mar*. São Paulo: Abril Cultural, 1979.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC). *International Maritime Bureau*. Disponível em: <https://icc--ccs.org/icc/imb>. Acesso em: 28 mar. 2019.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC). International Maritime Bureau. *Piracy & Armed Robbery News & Figures*. Disponível em: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsafigures>. Acesso em: 28 mar. 2019.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS). *Comparison of CO2 Emissions by Different Modes of Transport*. Disponível em: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/environmental-performance/comparison-of-co2-emissions-by-different-modes-of-transport>. Acesso em: 31 mar. 2019.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS). *Lives Lost at Sea*. Disponível em: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/safety-and-regulation/lives-lost-at-sea>. Acesso em: 29 mar. 2019.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS). *Number and Nationality of World's Seafarers*. Disponível em: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/number-and-nationality-of-world's-seafarers>. Acesso em: 27 mar. 2019.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS). *Shipping and World Trade. Overview*. Disponível em: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>. Acesso em: 27 mar. 2019.

INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION (ILO). *International Labour Standards on Seafarers*. Disponível em: <http://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--en/index.htm>. Acesso em: 7 abr. 2019.

INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION (ILO). *Maritime Labour Convention, 2006*. Disponível em: <http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf>. Acesso em: 7 abr. 2019.

INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION (ILO). *Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)*. Disponível em: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331>. Acesso em: 7 abr. 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx>. Acesso em: 7 abr. 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx>. Acesso em: 7 abr. 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>. Acesso em: 7 abr. 2019.

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION. *Women Seafarers*. Disponível em: <http://www.itfseafarers.org/ITI-women-seafarers.cfm>. Acesso em: 29 mar. 2019.

OCEAN PORTAL. *Gulf Oil Spill (April 2018)*. Disponível em: <http://ocean.si.edu/gulf-oil-spill. Acesso em: 6 abr. 2019.

OFFSHORE TECHNOLOGY.COM. *The world's worst offshore oil rig disasters*. Disponível em: <http://www.offshore--technology.com/features/feature-the-worlds-deadliest-offshore-oil-rig-disasters-4149812/>. Acesso em: 6 abr. 2019.

ROYAL NAVY. *Type 45 Destroyer*. Disponível em: <http://www.royalnavy.mod.uk/the-equipment/ships/destroyers/type-45-destroyer>. Acesso em: 29 mar. 2019.

STATES OF GUERNSEY. *The Bailiwick of Guernsey*. Disponível em: <https://www.gov.gg/article/120176/Information-on-the-location-of-the-islands-and-their-constitution>. Acesso em: 17 mar. 2019.

STATISTA. *Number of offshore rigs worldwide as of January 2018, by region*. Disponível em: <https://www.statista.com/statistics/279100/number-of-offshore-rigs-worldwide-by-region/>. Acesso em: 6 abr. 2019.

THE HISTORY OF PARLIAMENT. Member Biographies. *Thompson, Sir john, 1st Bt. (1648-1710), of Haversham, Bucks. And Upper Gatton, Surr*. Disponível em: <http://www.historyofparliamentonline.org/volume/1660-1690/member/thompson-sir-john-1648-1710>. Acesso em: 27 mar. 2019.

TILL, Geoffrey. *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. 3rd ed. London: Routledge, 2013.

UNITED NATIONS. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. *United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982*. Disponível em: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2019.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). *Review of Maritime Transport 2018*. Disponível em: <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf>. Acesso em: 3 abr. 2019.

UNITED NATIONS FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION (FAO). *The State of World Fisheries and Aquaculture (2018)*. Disponível em: <http://www.fao.org/3/i9540en/i9540en.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2019.

UNITED STATES NAVAL INSTITUTE. USNI News (June 22, 2015). *First Female Enlisted Sailors to Serve Aboard Submarine USS Michigan Selected*. Disponível em: <https://news.usni.org/2015/06/22/first-female-enlisted-sailors-to--serve-aboard-submarine-uss-michigan-selected>. Acesso em: 30 mar. 2019.

WEBLEY, Kayla. *Just How Dangerous Are Oil Rigs, Anyway*? In: Time, Saturday, Apr. 24, 2010. Disponível em: <http://content.time.com/time/nation/article/0,8599,1984296,00.html>. Acesso em: 6 abr. 2019.

WELSH, Chris. Timeless Myths. *Women on Board Ship - Bad Luck*. Disponível em: <http://www.timelessmyths.co.uk/women-board-ship-bad-luck.html>. Acesso em: 30 mar. 2019.

WORLD WILDLIFE FUND (WWF). *Working for Sustainable Fishing*. Disponível em: <http://wwf.panda.org/what_we_do/how_we_work/our_global_goals/oceans/solutions/sustainable_fisheries/>. Acesso em: 19 mar. 2019.

Histórico	Recebido: 02/09/2017 Revisado: 17/03/2019 Aceito: 12/04/2019
Financiamento	Não se aplica.