

NOSSA CAPA



TURISMO NO RIO DE JANEIRO E SEUS NAVIOS*

ARMANDO DE SENNA BITTENCOURT
Vice-Almirante (Ref²-EN)

SUMÁRIO

Introdução

A cidade do Rio de Janeiro como destino do turismo
A navegação na costa brasileiras durante o século XIX
O desenvolvimento do transatlântico e dos grandes veleiros no século XIX
Os navios de passageiros do início do século XX
A Primeira Guerra Mundial
Período entre as duas guerras mundiais
A Segunda Guerra Mundial
Após a Segunda Guerra Mundial
A indústria do turismo do século XXI

INTRODUÇÃO

No *site* da programação da temporada de cruzeiros de 2015/2016 do porto do Rio de Janeiro (piermaua.com.br), verifica-se que estavam confirmados, até o princípio de novembro, 14 navios de longo curso, em cruzeiros internacionais,

e nove de cabotagem, para a costa do Brasil. Isso significa um total de 23 navios de turismo. Algumas dessas embarcações são enormes, especialmente projetadas para a indústria de cruzeiro, oferecendo conforto e entretenimento excepcionais, transportando milhares de passageiros e com grandes tripulações.

* Texto adaptado da apresentação do autor na sua conferência no Museu Histórico Nacional em 16/11/2015.

Esses navios de cruzeiro, projetados no final do século XX e início do XXI, são realmente notáveis, com piscinas e diversas atrações, como esportes aquáticos, saunas, quadras de esporte, lojas, cassino, restaurantes e teatros. Boa parte dos camarotes com varanda tem vistas para o mar e há toda uma quantidade de recursos para entretenimento dos passageiros, o que torna as viagens entre os portos de escala uma atração por si só e, para alguns, seu propósito principal, e para muitos, a razão de escolherem o transporte marítimo para realizar seu turismo.

O projeto desse tipo de navio prevê estabilizadores ativos, que permitem um bom comportamento no mar, e também leva em conta: redução de ruídos e vibrações na propulsão; rapidez nas atracções e desatracções; botes salva-vidas situados em conveses baixos, de fácil acesso para facilitar a segurança; aumento das precauções contra a propagação de incêndios a bordo e muitas outras medidas. O navio de cruzeiro é diferente dos navios de passageiros do passado, cujo principal propósito era

o transporte rápido e seguro entre portos, inclusive de migrantes.

A CIDADE DO RIO DE JANEIRO COMO DESTINO DO TURISMO

Desde a primeira década do século XX, quando sofreu as reformas realizadas pelo Prefeito Pereira Passos, a cidade do Rio de Janeiro passou a ser conhecida como Cidade Maravilhosa. O fato de a cidade ser considerada “maravilhosa”, a partir de então, foi fundamental para as diversas companhias que atenderam ao turismo náutico. Alguns desses navios regressavam todos os anos.

O Rio, atualmente, é anunciado pela indústria de cruzeiro como um local de turismo desejável no período que vai de novembro a abril, por suas praias e belezas naturais e pela alegria de ser contagiado pelo ritmo do samba e oportunidade de presenciar o espetáculo da passagem do ano. Seu porto é considerado como o melhor de cruzeiros da América do Sul (Prêmio World Travel). Mas nem sempre foi assim. Antes das reformas realizadas por Pereira Passos,



Porto do Rio de Janeiro com navios de turismo



Porto do Rio de Janeiro com navios de turismo



o Rio era apenas admirado pela natureza ao seu redor e por ser um lugar com costumes exóticos.

Pode-se ter uma ideia do que era o Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XIX pelos livros escritos por viajantes estrangeiros que aqui estiveram. O guia *Modern Traveller*, de Josiah Conder, publicado em Londres, em 1825, serve como resumo das impressões descritas por visitantes europeus. Lá está registrado que a cidade não tinha atrativos e suas ruas eram imundas, porém a natureza apresentava ao visitante alguns cenários bonitos. Nas ex-

cursões aos arredores da cidade, ele poderia desfrutar de vistas majestosas, dos odores balsâmicos da vegetação, do colorido dos pássaros e das borboletas e de outros esplendores da natureza.

A Baronesa de Langsdorff, grande dama francesa que veio ao Rio de Janeiro para buscar D. Francisca, irmã de D. Pedro II, por ocasião das bodas desta princesa com o Príncipe de Joinville, conta em seu diário que, ao chegar seu navio à Baía de Guanabara, em novembro de 1842, que não estava preparada para sentir tanta beleza como a que ocorreu na variação da luminosidade ao pôr do sol, que ela observou do convés. Sua cultura também a permitia apreciar a

diversidade da vegetação tropical, distinguindo até árvores de diferentes espécies nas matas que emolduravam a cidade. O Rio de Janeiro que ela conheceu, no entanto, tinha ruas estreitas, sujas e malcheirosas, como ela mesma comenta.

Essa atitude contemplativa em relação à natureza, porém, era uma novidade do final do século XVIII. Antes,

a natureza era considerada, pela grande maioria das pessoas, como a obra do criador, e somente por essa razão devia ser admirada. Era também vista como algo que precisava ser domado e aprimorado pelo trabalho do homem, para ser útil para ele. Para os primeiros colonizadores do Brasil, uma floresta inspirava receio, por esconder animais ferozes ou indígenas agressivos, e o que se procurava eram águas e ares bons, terras férteis e animais classificados como úteis.

Com a mudança de atitude, as viagens, antes exclusivamente para negócios ou

necessidade, passaram também a incluir viajantes que vinham por puro prazer de ver uma natureza para eles exótica e deslumbrante, ou, para naturalistas que vinham para estudá-la, classificar novas espécies ou obter coleções.

Darwin, por exemplo, esteve no Rio em 1832, no início de sua viagem de circunavegação no *Beagle*, e permaneceu aproximadamente três meses nos arredores da cidade. Ficou por algum tempo hospedado em uma chácara no Humaitá, de onde observou principalmente os aracnídeos e os insetos, em especial formigas e sua vida social.

Debret registra, em um de seus desenhos, os coletores de pequenos animais silvestres regressando com o resultado de sua busca dos matos próximos à cidade para vender suas presas para europeus, que os compravam não apenas como curiosidades, mas para enriquecer coleções de caráter (verdadeiramente ou supostamente) científico.



J. B. Debret, retrata a volta de caçadores de pequenos animais

A NAVEGAÇÃO NA COSTA BRASILEIRAS DURANTE O SÉCULO XIX

No início do século XIX, durante as Guerras Napoleônicas, somente navios mercantes britânicos se aventuravam no Oceano Atlântico Sul, comerciando e tra-

zendo eventuais passageiros. A Batalha de Trafalgar, em 1805, trouxera aos britânicos o domínio dos mares, o que possibilitou a transmigração da Corte portuguesa, que chegou ao Rio de Janeiro em 1808. A abertura dos portos criou oportunidades para todos os navios de “todos os países amigos”, embora naquela época viável apenas para britânicos, que frequentaram portos brasileiros com navios que transportavam passageiros.

Com a derrota definitiva da França, em 1815, e o fim dessas guerras, os franceses precisaram, urgentemente, criar mercados comerciais e empregos. O Brasil, principalmente após a independência, era um mercado promissor, que necessitava de muitos produtos da tecnologia europeia e podia exportar matérias-primas. Com o fim do conflito, navios de várias nacionalidades passaram a frequentar portos brasileiros.

A navegação na costa do Brasil, porém, não era suficientemente segura, porque só houvera até então poucos levantamentos hidrográficos do litoral. Os portugueses utilizavam roteiros para navegar e fizeram pouquíssimas cartas náuticas da costa do Brasil. Citando o Almirante Hélio Leôncio Martins em seu livro *Abrindo Estradas no Mar*, D. João abriu os portos às nações amigas, mas, como uma metáfora, faltavam “as estradas no mar”, as cartas náuticas que fazem a navegação costeira segura. Diante desta constatação,

a França, que logo se tornaria novamente potência comercial, resolveu enviar espontaneamente, em 1818, uma comissão hidrográfica para produzir essas cartas náuticas, utilizando hidrógrafos experientes, metodologia e equipamentos modernos. Desse enorme trabalho, que se prolongou por mais de uma década, o resultado foi primoroso

e reeditado pelos Serviços Hidrográficos de vários países, com cartas náuticas que possibilitaram navegar com segurança na costa do Brasil. Algumas delas chegaram a ser utilizadas até 1930.

Logo, os franceses começaram a conquistar o mercado brasileiro. Produtos franceses, como louças, móveis, tecidos e artigos de luxo, dominaram o mercado no Rio de Janeiro. Vieram cidadãos franceses para o Brasil, em busca de trabalho; muitos eram modistas, costureiras, cabeleireiros, professores de francês, cozinheiros e artistas.

Criaram-se também linhas de navegação francesas de navios veleiros, que faziam rotineiramente as rotas do litoral brasileiro, trazendo mercadorias e passageiros. Vários deles frequentavam o Rio de Janeiro, alguns tinham nome de cidades brasileiras, como o *Belem*, de três mastros, construído em 1896, que foi restaurado e ainda existe, na França.

O DESENVOLVIMENTO DO TRANSATLÂNTICO E DOS GRANDES VELEIROS NO SÉCULO XIX

A Revolução Industrial, que se iniciou no século XVIII no hemisfério norte, passou por um processo de grandes transformações tecnológicas na segunda metade do século XIX. Melhores máquinas a vapor, cada vez mais confiáveis e seguras, novos trilhos, novos materiais, novas linhas férreas se disseminaram pelo mundo. Levaram também o progresso para outras áreas tecnológicas, e a indústria naval foi uma das beneficiadas.

O navio a vapor já existia desde as primeiras décadas dos anos 1800, porém a propulsão a vapor só era usada para pequenos percursos. Havia diversos inconvenientes: não era possível reabastecer com carvão em muitos portos, as máquinas inicialmente não eram confiáveis e não ha-

via espaço para armazenar a bordo grandes quantidades de combustível sem diminuir a capacidade de carga do navio. Além disso, a velocidade obtida com o vapor não superava a dos veleiros com bom vento, e havia a ser considerado o custo do combustível. A maioria dos projetos de navios então adotou um sistema misto, com velas e vapor, em que só se usava a máquina a vapor para entrar e sair de portos ou para encontrar uma posição de ventos favorável à navegação a vela.

Em 1831, o Engenheiro Isambard Kingdom Brunell (1806-1859), já famoso por suas pontes e túneis ferroviários, propôs ampliar o sistema de transportes britânico projetando um novo navio transatlântico que fizesse a travessia de Bristol para Nova Iorque, inteiramente a vapor. Para que isso fosse possível, era necessário projetar espaços a bordo suficientes para transportar todo o combustível necessário e para um volume de carga e passageiros que tornasse o navio econômico. Isto resultou no maior navio até então existente, o *Great Western*, com 76,8 m de comprimento.

Foi um projeto inovador. Mesmo assim, o *Great Western* tinha seu casco de madeira e era misto, com velas e rodas laterais. Fez sua primeira travessia do Atlântico em 1838, da Grã-Bretanha para os Estados Unidos da América (EUA). Foi a segunda do mundo inteiramente a vapor, poucas semanas depois da primeira, americana.

Com o sucesso de seu primeiro navio, Brunell lançou-se a um projeto verdadeiramente inovador, o do *Great Britain*, considerado o precursor do navio moderno. Esse novo navio tinha casco de ferro forjado e hélice. Ficou pronto em 1844 e alcançou a velocidade de provas de 12 nós (milhas náuticas por hora).

Na contramão da tecnologia a vapor, devido à dificuldade de transportar a bordo o carvão necessário, na década de 1840 foi

desenvolvido nos EUA um navio veleiro aperfeiçoado, muito útil para as grandes travessias marítimas, inicialmente projetado para o transporte do chá do Oriente pela rota que contorna o Cabo Horn, no extremo da América do Sul, o *clipper*. Como era veloz, depois foi utilizado também em várias rotas que cruzavam o Oceano Atlântico, inclusive transportando passageiros entre o Brasil e a Europa.

As rotas transatlânticas, a demanda de passageiros e o fluxo de imigrantes para a América, porém, estimularam o aperfeiçoamento do navio a vapor e a disponibilidade de carvão nos portos do mundo. Ainda no século XIX, convivendo com os veleiros, já existiam transatlânticos sem velas, inteiramente a vapor, que alcançavam altas velocidades para serem atraentes aos passageiros. Logo começaram também a frequentar a costa do Brasil e o Rio de Janeiro.

A Royal Mail Steam Packet Company, britânica, que iniciou seus serviços em 1839 e foi muito importante no século XX, passou a utilizar o porto do Rio de Janeiro como escala em suas viagens à América do Sul.

Os franceses também tinham seus navios a vapor, com companhias de navegação, como, por exemplo, a Société Générale de Transports Maritimes, de 1865; a Messageries Maritimes e os Chargeurs Réunis.

Muitos desses navios transportavam carga, porém com algum espaço previsto em seu projeto, para dar conforto e entretenimento às pessoas que escolhiam esse meio de transporte. Outros transportavam principalmente passageiros, com separação entre as diversas classes – primeira, segunda e terceira. Somente os camarotes da primeira classe se situavam na superestrutura, e seus ocupantes tinham acesso exclusivo a certos compartimentos de bordo. A terceira classe era principalmente composta por pessoas de pouco poder aquisitivo, muitas

vezes migrantes da Europa para a América, que utilizavam o navio como meio de transporte. Havia para eles compartimentos situados em conveses inferiores, com má ventilação e pouca previsão de entretenimento na viagem.

Foi ainda no século XIX que se fundou no Brasil, em 1890, o Lloyd Brasileiro. A iniciativa foi do Almirante Artur Silveira da Mota, o Barão de Jaceguay, que acreditava que o País necessitava ter presença no longo curso.

Já existiam também outras companhias de navegação que exploravam a cabotagem. Destacava-se a Lage & Irmãos, que, mais tarde, a partir de 1891, passou a ser a Companhia Nacional Costeira de Navegação.

OS NAVIOS DE PASSAGEIROS DO INÍCIO DO SÉCULO XX

Logo após as reformas do período do Prefeito Pereira Passos, a companhia de viagens Thomas Cook organizou, em 1907, sua primeira excursão à América do Sul. O navio *Byron* partiu de Nova Iorque, escalando no Rio de Janeiro. Em 1908, a segunda excursão da mesma companhia partiu de Liverpool, na Inglaterra, no *Orcoma*.

O Rio de Janeiro passou a ser anunciado como uma cidade exótica, limpa e hospitaleira. Terra do Sol, quando é inverno no hemisfério norte. Olhando as fotos dessa época, constata-se que isso é uma verdade. A cidade se transformara na “Cidade Maravilhosa” e em destino turístico desejável.

Em 1906, o Lloyd passou por dificuldades financeiras. Um grupo de empreendedores adquiriu o controle da empresa e iniciou um projeto de obtenção de 13 navios modernos a vapor. Um deles foi denominado *Rio de Janeiro*.

O *Rio de Janeiro*, lançado ao mar em 1907, foi utilizado em longo curso, juntamente com os outros três da mesma classe. Eles formavam

o grupo dos quatro maiores da companhia. Tinham acomodações confortáveis e luxuosas para passageiros de primeira classe.

A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Durante a Primeira Guerra Mundial, o Império Alemão se sentiu bloqueado pelo Poder Naval britânico. O Reino Unido dominava os mares e impedia que os alemães recebessem matérias-primas essenciais para seu esforço de guerra. Em 1917, a situação já era crítica para a Alemanha, que não havia previsto um conflito de longa duração. A reação foi o emprego irrestrito de submarinos, torpedeando inclusive navios neutros que supriam a Grã-Bretanha com recursos. Essa estratégia levou ao afundamento de navios brasileiros no hemisfério norte. O torpedeamento do *Paraná*, do Lloyd, próximo à França provocou o rompimento das relações diplomáticas, o que levou, em seguida, à declaração de guerra, com a participação do Brasil no conflito.

PERÍODO ENTRE AS DUAS GUERRAS MUNDIAIS

Em setembro de 1922, inaugurou-se a Exposição Internacional do Centenário da Independência. O evento, registrado nas fotografias de Malta, ocupava a região recém-aterrada, do Palácio Monroe, já demolido, até a Ponta do Calabouço, incluindo, entre outros, os prédios ainda existentes da Academia Brasileira de Letras, do antigo Museu da Imagem e do Som e o do Museu da Saúde.

Em um anúncio de janeiro de 1923, a companhia Raymond & Withcomb Co., de uma viagem do S.S. *Reliance*, faz referência ao Rio como “a mais linda cidade do mundo”, a última escala da viagem deste navio, podendo-se visitar na cidade a exposição internacional realizada para comemorar o Centenário da Independência, em 1922. O

navio partiu de Nova Iorque em 3 de fevereiro, coincidindo propositalmente com as férias de inverno nos Estados Unidos.

Outro anúncio, este da Munson Steamships, operadora dos quatro navios da Pan American Line – *Pan America*, *Western World*, *Souther Cross* e *American Legion* – fala das partidas de Nova Iorque programadas entre maio e julho de 1923 coincidindo com as tradicionais férias de verão dos países do hemisfério norte com escalas no Rio de Janeiro, em Montevidéu e em Buenos Aires, a tempo de se ver também no Rio a exposição internacional, que ficaria aberta até 31 de julho, tendo em vista que se fazia a viagem direta de Nova Iorque ao Rio de Janeiro, em 12 dias. Dois anos depois, continuavam anunciando viagens desses quatro navios com escala no Rio.

A White Star Line, também norte-americana, anunciava viagens para a América do Sul, de 30 ou 31 dias, com escala no Rio de Janeiro. Seu navio era o *Megantic*, “construído especialmente para cruzeiros tropicais e operado por uma linha com mais de 25 anos de experiência em cruzeiros nas Índias Ocidentais”. O fato de ter sido projetado para viagens tropicais significava ter boa ventilação nos compartimentos, para que não fosse desconfortável em clima quente, o que era muito conveniente para vir ao Rio de Janeiro no verão.

A Hamburg Sud, alemã, enviou seus navios periodicamente entre as duas guerras mundiais – um deles era o *Arcona*, que visitava o Rio de Janeiro todos os anos.

O Lloyd adquiriu novos navios e chegou a ter 122 deles em 1939, sendo que alguns dos 13 de 1907 se mantiveram em serviço até o início da segunda metade do século XX. O *Rio de Janeiro*, infelizmente, encalhou em uma viagem para Punta Arenas, no Chile, em 1938, e foi dado como perdido.

No Brasil não havia estradas entre as diversas regiões ou, quando havia, eram

muito ruins. A maioria dos caminhos se dirigia ao litoral, por isso o transporte marítimo era de suma importância para o funcionamento da economia brasileira. As companhias de navegação brasileiras, como o Lloyd Brasileiro e a Companhia Nacional de Navegação Costeira, transportavam passageiros e carga em seus navios de um para outro porto do litoral brasileiro. Ambas eram empresas com sede no Rio de Janeiro, e seus navios ostentavam junto ao nome, no casco, este porto de registro.

Os navios da Costeira se caracterizavam pelo nome iniciado por “Ita” e se notabilizaram neste tipo de transporte, sendo inclusive lembrados pela música popular “Peguei um Ita no Norte”, composta por Dorival Caymmi, cuja letra fala de pegar um navio para sair de Belém para morar no Rio de Janeiro.

A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A Segunda Guerra Mundial acabou envolvendo o Brasil, pois submarinos alemães e italianos passaram a torpedear os navios brasileiros, inicialmente neutros no conflito, inclusive os que faziam a cabotagem. Perderam-se vários navios das duas companhias do Rio de Janeiro. O propósito era prejudicar o esforço de guerra dos países do Ocidente que recebiam matérias-primas brasileiras. O afundamento dos navios criou um problema seríssimo para o Brasil, pois, como já se disse, naquela época a economia brasileira dependia das “estradas no mar”, do comércio marítimo, inclusive para receber combustíveis do exterior, porque não havia ainda nem petróleo nem carvão de boa qualidade no País. Isso significou uma séria ameaça de desabastecimento das cidades. Para evitar um colapso, adotou-se a estratégia de formar comboios protegidos por navios antissubmarino da Marinha do Brasil, que obteve bom êxito.

A Segunda Guerra Mundial também interrompeu as viagens de turismo internacionais e inibiu o transporte de passageiros por mar. Por outro lado, acelerou o desenvolvimento dos aviões.

APÓS A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Após a guerra, a Marinha Mercante nacional se reaparelhou com vários navios, e o nome do Lloyd foi trocado para Loide. Passou-se a ter linhas de cabotagem e de longo curso.

Diversas companhias europeias também navegavam trazendo turistas para o Rio de Janeiro, como as francesas Société Générale de Transpots Maritimes, a Messageries Maritimes e a Chargeurs Réunis, que continuaram seus serviços para a América do Sul. A Royal Mail Lines, sucessora da Royal Mail Packet Company, se distinguia na “Rota do Ouro e da Prata”, fazendo escalas em Southampton, Lisboa, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires. Seu maior navio era o *Andes*. Pertencia também a essa companhia o *Magdalena*, que encalhou em 1949 na Laje da Cagarra, partindo-se em seguida ao meio e naufragando durante a tentativa de seu salvamento.

No início da década de 1960, a Costeira adquiriu quatro navios de passageiros para explorar o turismo. Eram o *Rosa da Fonseca*, o *Ana Nery*, o *Princesa Leopoldina* e o *Princesa Isabel*. Tinham capacidade para 600 passageiros. Em 1966, a frota da Costeira, inclusive esses navios, passou para o Loide Brasileiro.

O avião, no entanto, foi cada vez mais tomando o espaço do navio no transporte de viajantes. Mesmo assim, muitos voltaram a preferir o transporte marítimo, e diversas linhas de navega  o passaram a ter o Porto do Rio de Janeiro em suas escalas. Alguns dos navios traziam turistas. Seus projetos previam acomoda  es confortáveis e entretenimento para passageiros que os escolhiam

pelo prazer adicional da viagem. Uma dessas companhias que frequentavam o Rio era a Moore-McCormack Lines, com navios com nomes de países da América do Sul, como o *Brasil* e o *Argentina*. Foi a maior operadora de navegação dos Estados Unidos da América e encerrou suas atividades em 1982. O Loide Brasileiro, por sua vez, foi extinto em 1997. O transporte marítimo de passageiros se tornara pouco lucrativo nos anos 1980.

A INDÚSTRIA DO TURISMO DO SÉCULO XXI

Mas um novo e florescente negócio surgiu com a indústria de turismo e entre-

tenimento, transformando os cruzeiros marítimos com grandes navios, especialmente projetados para atender ao turismo durante as melhores temporadas de cada região dos oceanos, em um excelente negócio.

No Rio de Janeiro, o marco inicial pode ser considerado como tendo ocorrido na temporada de 1999/2000, com a vinda do *Splendour of the Seas*, apesar dos navios de menor porte da Companhia Costa Cruzeiros terem frequentado o porto desta cidade em anos anteriores.

Os navios de cruzeiro constituem, no presente, um próspero e lucrativo empreendimento, que as previsões internacionais indicam ter uma tendência de crescimento nos próximos anos.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PSICOSSOCIAL>; Turismo; Cruzeiro Marítimo; Comércio Marítimo; Indústria de construção naval;





Museu Naval

Apresenta a exposição permanente intitulada "O Poder Naval na Formação do Brasil", que ocupa sete salas do pavimento térreo. O tema destaca a participação do Poder Naval na História do Brasil e sua importância na formação do País e nos dias atuais. O Museu Naval também apresenta exposições temporárias de diversos temas no segundo andar do prédio.

Visitas guiadas para escolas com atividades educativas e grupos diversos mediante agendamento.

"Preservar a memória para construir a história."

Entrada gratuita

Horário de funcionamento: terça a domingo - 12h às 17h

Rua Dom Manuel 15 - Praça XV - Rio de Janeiro

Agendamentos para grupos: agendamento@dphdm.mar.mil.br

Informações e agendamentos: (21) 2532-5992 / 2233-9165

www.dphdm.mar.mil.br